

Université de Blida 1  
Institut d'Architecture et d'Urbanisme



Master 2  
ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN  
MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

Intitulé du mémoire

Insertion des Annassers dans la nouvelle  
centralité métropolitaine de la ville d'Alger

Projet : conception d'un hôtel urbain de catégorie  
4 étoiles

Etudiant (s) :

BOUTAA Sirine  
YESSAD Imane

Encadreur:

Mr. KACI

Jury:

Mme Khaled khodja

Mme Benzouid

2015-2016

## REMERCIEMENTS

On aimerait en premier lieu remercier notre dieu Allah qui nous a donné la volonté et le courage pour la réalisation de ce travail.

Nos sincères gratitudes à Monsieur Kaci pour la qualité de son enseignement, ses conseils et son intérêt incontestable qu'il porte à tous les étudiants.

Nous tenons à remercier Madame KHALED KHODJA, de nous avoir fait l'honneur de présider ce jury.

Madame BENZOUID, d'avoir aimablement accepté d'examiner ce travail.

Nous adressons nos sincères remerciements à nos parents, nos frères, et sœur, pour leurs grands sacrifices, leurs aides précieuses, leurs soutiens incondtionnels et leur encouragement

Dans l'impossibilité de citer tous les noms, nos sincères remerciements vont à tous ceux et celles, qui de près ou de loin, ont permis par leurs conseils et leurs compétences la réalisation de ce travail

Enfin, on n'oserait oublier de remercier tout le corps professoral de l'institut d'architecture de Blida pour le travail énorme qu'il effectue pour nous créer les conditions les plus favorables pour le déroulement de nos études.

## **RESUME**

Suite à la densification anarchique du tissu et la construction de quartier inachevés et mal organisés, le territoire algérois connaît actuellement de nouvelles mutations, qui ont pour but de gérer sa croissance et d'offrir à ses habitants une qualité de vie urbaine meilleure.

Dans ce travail, après lecture et examen de multiples ouvrages et articles traitant de la ville et du principe de sa croissance, à travers différents cas de villes, nous avons choisi comme site d'intervention « Les Annassers », intéressant de par sa situation centrale dans la baie d'Alger, par sa grande disponibilité foncière existante sous forme de friches industrielles, ainsi qu'aux différentes anomalies relevées sur terrain. Nous avons essayé par ce présent travail d'apporter des solutions concrètes, que ce soit au niveau de l'échelle urbaine qu'architectural, en visant à créer une nouvelle centralité dans ce quartier suivant les principes du renouvellement urbain, et tenté par suite de la matérialiser par un aménagement qui répond à toutes les commodités, dans le but d'avoir une meilleure qualité de vie urbaine, en créant différents espaces publics, auparavant inexistant dans le site, en adoptant une typologie d'îlot permettant de rentabiliser au maximum notre foncier, englobant un maximum de services répondant aux attentes des habitants.

Par la suite, nous avons choisis de projeter un équipement hôtelier de catégorie 4 étoiles, comme exemple de projet architectural, en s'inspirant des différents éléments présents sur les façades des immeubles existants, en les réinterprétant sur la façade de l'équipement projeté, afin d'instaurer quelques principes à respecter pour les futurs projets.

## Table des matières

Introduction à la thématique générale du master.....	10
Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique.....	13
1. CHAPITRE INTRODUCTIF.....	15
1.1. Introduction :.....	15
1.2. Choix du site d'étude.....	16
1.3. Problématique générale .....	17
1.4. Choix du site d'intervention.....	18
1.5. Situation de l'aire d'étude .....	18
1.6. Caractéristique physique de la zone .....	18
1.7. La problématique spécifique .....	19
1.8. Hypothèse.....	19
1.9. Démarche méthodologique .....	20
1.9.1. L'analyse urbaine et thématique.....	21
1.9.2. Sortie sur site .....	21
1.9.3. Contenu des chapitres .....	21
2. ETAT DES CONNAISSANCES.....	23
2.1. Introduction.....	23
2.2. Définition du renouvellement urbain.....	23
2.3. Objectifs du Renouvellement Urbain .....	24
2.4. Principes du Renouvellement urbain .....	24
2.5. Actions du Renouvellement Urbain.....	25
2.6. Définition de la centralité .....	25
2.7. Formation et transformation des centres urbains .....	26
2.8. Indicateurs de la centralité.....	26
2.8.1. Accessibilité.....	26
2.8.2. Densité .....	26

2.9.	Les types de centres .....	27
2.9.1.	Le centre ancien / centre historique .....	27
2.9.2.	Le centre des affaires (CBD) :(Central Business District) .....	27
2.9.3.	Le centre-ville.....	27
2.9.4.	Le centre secondaire.....	28
2.10.	Définition les villes portuaires .....	28
2.10.1.	La recomposition des villes portuaires .....	28
2.10.2.	Les atouts des reconversions portuaires .....	29
2.11.	PROJET MASSENA-BRUNESEAU.....	31
2.11.1.	Situation de Paris Rive Gauche .....	31
2.11.2.	Situation du quartier Masséna-Bruneseau: .....	31
2.11.3.	Caractéristiques du site.....	32
2.11.4.	La problématique.....	32
2.11.5.	Les objectifs .....	33
2.11.6.	Les concepts.....	33
2.11.7.	Les opérations projetées.....	34
2.11.8.	Synthèse des intentions urbaines .....	35
2.11.9.	Travaux d’infrastructure et d’espaces publics programmés .....	36
2.11.10.	L’aménagement au niveau des ateliers de la SNCF.....	36
2.12.	Projet euroméditerranée.....	37
2.12.1.	Situation du projet .....	37
2.12.2.	Caractéristique du site .....	37
2.12.3.	Objectif.....	38
2.12.4.	Concept.....	38
2.13.	Opération projetée.....	40
2.13.1.	ZAC Cité de la Méditerranée .....	40
2.13.2.	ZAC Joliette .....	40

2.13.3.	ZAC Saint-Charles-Porte d'Aix .....	41
2.13.4.	La Rue de la République retrouve son prestige .....	41
2.13.5.	La Belle de Mai culture à tous les étages .....	42
2.14.	Exemple d'espace public Rambla de Barcelone .....	42
2.15.	Conclusion .....	43
3.	CAS D'ETUDE.....	44
3.1.	Introduction .....	44
3.2.	Approche territoriale .....	44
3.2.1.	L'entité territoriale de la ville .....	44
3.3.	Structure naturelle du territoire de la ville d'ALGER .....	45
3.4.	Conclusion.....	46
3.5.	Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger et rétrospective des instruments de gestions de la croissance urbaine .....	47
3.5.1.	La période ottomane:(Avant 1830) .....	47
3.5.2.	La période coloniale: (1830-1962).....	47
3.5.3.	La période post-coloniale: (1968-1996) .....	48
3.6.	Lecture historique de l'aire d'intervention .....	51
3.6.1.	Periode1832-1900 .....	51
3.6.2.	Période : 1900-1925 .....	51
3.6.3.	Période : 1925-1940 .....	51
3.6.4.	Période : 1940-1967 .....	52
3.6.5.	Période : 1967-2005 .....	52
3.6.6.	Période 2005-2016 .....	52
3.6.7.	Proposition du Pos U31 dans la zone d'étude .....	53
3.6.8.	PDAU 2011 .....	53
3.6.9.	Vision et ambition du MASTER PLAN .....	54
3.7.	Accessibilités.....	54

3.7.1.	Les nœuds .....	55
3.7.2.	Les parcours.....	56
3.8.	Les équipements.....	58
3.9.	Les gabarits.....	59
3.10.	Type d’habitat : collectif/ individuel.....	59
3.11.	Classification de l’habitat par période .....	59
3.12.	Bâtis et infrastructures industrielles à retenir et à démolir .....	59
3.13.	Analyse du bâti du XXème siècle .....	60
3.14.	Schema de structure .....	61
3.15.	Bilan et diagnostic du site.....	62
3.16.	Schema d’aménagement.....	63
3.17.	Plan d’aménagement.....	66
3.18.	Plan de masse .....	68
3.19.	Plan de l’hôtel.....	69
3.20.	3.20. Coupe de l’hôtel :.....	73
3.21.	Programme quantitatif .....	81
	Explication du projet architectural :.....	82
	Conclusion .....	82
4.	CONCLUSION GENERAL .....	83

Figure 1-1 Les ambitions du master plan .....	17
Figure 1-2 Les étapes de concrétisation du master plan .....	17
Figure 1-3 Coupe schématique sur l'aire d'intervention .....	19
Figure 1-4 Limites du site d'intervention.....	19
Figure 2-1 Objectifs du renouvellement urbain .....	24
Figure 2-2 Les principes du Renouvellement urbain .....	24
Figure 2-3 Les actions du Renouvellement Urbain .....	25
Figure 2-4 Tramway en ville .....	26
Figure 2-5 : rapport entre fonction urbaine / population .....	26
Figure 2-6 Centre historique Ghardaia .....	27
Figure 2-7 Quartier de la défense.....	27
Figure 2-8 Centre-ville du mexique.....	27
Figure 2-9 Carte du centre historique et les différents centres secondaire.....	28
Figure 2-10 Musée à Rio De Janeiro .....	29
Figure 2-11 Téléport à Osaka .....	29
Figure 2-12 Activités de loisir à Baltimore .....	30
Figure 2-13 Situation du 13e arrondissement.....	31
Figure 2-14 Situation de Massena bruneseau.....	31
Figure 2-15 Carte des secteurs .....	31
Figure 2-16 L'industrie.....	32
Figure 2-17 Les voies ferrées .....	32
Figure 2-18 Boulevard périphérique.....	32
Figure 2-19 Vue sur la ville et la Seine .....	32
Figure 2-20 Immeuble mixte .....	33
Figure 2-21 Entrée d'une université .....	33
Figure 2-22 Reconversion d'un ancien hangar .....	33
Figure 2-23 Piste cyclable .....	34
Figure 2-24 Ecole Nationale Supérieur d'Architecture Paris-Val de Seine.....	34
Figure 2-25 Végétalisation des rails du trmway.....	34
Figure 2-26 Immeuble mixte projeté .....	34
Figure 2-27 Esplanade d'Ivry sur seine.....	35
Figure 2-28 Carte de synthèse des intentions urbaines.....	35
Figure 2-29 Carte des travaux programmés .....	36
Figure 2-30 Vue sur la dalle .....	36

Figure 2-31 Coupe sur la dalle .....	36
Figure 2-32 Vue aérienne de la ville de Marseille .....	37
Figure 2-33 Plan du périmètre du Marseille pris en charge par le projet d'euroméditerranée .....	37
Figure 2-34 Plan d'action du projet euro-mediterrannée .....	38
Figure 2-35 Espace vert .....	38
Figure 2-36 Pole d'emplois tertiaire .....	38
Figure 2-37 : quartier ayant une attractivité économique.....	39
Figure 2-38 Intérieur d'un îlot habité, image de synthèse.....	39
Figure 2-39 Vue 3D du projet urbain.....	39
Figure 2-40 Les ZAC d'Euroméditerranée .....	40
Figure 2-41 Façade maritime sur le projet euro-méditerranéen .....	40
Figure 2-42 Boulevard du littoral.....	40
Figure 2-43 Vue aérienne ZAC .....	40
Figure 2-44 Périmètre de la ZAC saint porte d'Aix .....	41
Figure 2-45 Vue sur le quartier d'affaire de la joliette .....	41
Figure 2-46 Rénovation des logements du quartier d'affaire de la joliette .....	41
Figure 2-47 Vue aérienne sur la belle de mai.....	42
Figure 2-48 Les "Dauphins" d'Euromed center.....	42
Figure 2-49 Plan de masse d'une partie de Barcelone.....	42
Figure 2-50 Coupe sur une rambla.....	42
Figure 2-51 Plaça rejal .....	43
Figure 2-52 Plaça de catalunya .....	43
Figure 2-53 Rambla.....	43
Figure 3-1 Entité territoriale de la ville d'Alger .....	44
Figure 3-2 Chemin de crête ( ligne de partage des eaux) .....	45
Figure 3-3 1 <sup>re</sup> phase de la structuration territoriale .....	45
Figure 3-4 2 <sup>eme</sup> phase de structuration du territoire .....	45
Figure 3-5 2 <sup>eme</sup> phase de structuration du territoire .....	46
Figure 3-6 4 <sup>eme</sup> phase de structuration du territoire .....	46
Figure 3-7 Structure de la baie d'Alger pendant la période ottomane.....	47
Figure 3-8 La MEDINA d'Alger entre 1816 et 1830 .....	47
Figure 3-9 Carte de la Casbah d'Alger ,1833 .....	47
Figure 3-10 Zoom sue la marine, projet socard (1935-1950).....	48

Figure 3-11 Carte de la Casbah d'Alger en 1880.....	48
Figure 3-12 Carte de la Casbah d'Alger en 1880.....	48
Figure 3-13 Carte du plan COMEDOR .....	48
Figure 3-14 Carte de systèmes des centres et le POG .....	49
Figure 3-15 Carte du PDU 1983 .....	49
Figure 3-16 Carte du PDU 1983 .....	50
Figure 3-17 Carte du PDAU 1995 .....	50
Figure 3-18 Carte du GPU 1996 .....	50
Figure 3-19 Carte historique de la zone des annassers entre 1832-1900.....	51
Figure 3-20 Carte historique de la zone des annassers entre 1900- 1925.....	51
Figure 3-21 Carte historique de la zone des annassers entre 1925- 1940.....	51
Figure 3-22 Carte historique de la zone des annassers, entre 1940-1967.....	52
Figure 3-23 Zone des annassers, entre 1967-2005.....	52
Figure 3-24 Carte des synthèses.....	52
Figure 3-25 Lignes de tramway et métro existant et projetés .....	53
Figure 3-26 Accessibilité au site .....	54
Figure 3-27 Illustration des noeuds sur carte .....	55
Figure 3-28 Illustration des noeuds en images.....	55
Figure 3-29 Carte de la rue des fusillées.....	56
Figure 3-30 Carte de la rue Takjourt Rabah.....	56
Figure 3-31 Chemin Fernane Hanafi .....	56
Figure 3-32 Les parcours territoriaux au niveau du site .....	56
Figure 3-33 Carte de la route N°5 et la voie ferrée.....	56
Figure 3-34 Rue Harizi Mohamed .....	56
Figure 3-35 Rue Mohamed Benbouzid.....	56
Figure 3-36 Carte de la rue Hassiba Ben Bouali.....	56
Figure 3-37 Les équipements que porte la rue Mohamed belouizdad .....	57
Figure 3-38 Période de 1924 .....	58
Figure 3-39 Période de 1879 .....	58
Figure 3-40 Période de 1950 .....	58
Figure 3-41 Période de 1929 .....	58
Figure 3-42 Carte des équipements au niveau du quartier .....	58
Figure 3-43 Comparaison entre les dimension des ilots du jardin d'essai et des annassers	58
Figure 3-44 Les gabrits .....	59

Figure 3-45 Carte de la classification de l'habitat par période .....	59
Figure 3-46 Carte des types d'habitat collectif/ individuel .....	59
Figure 3-47 Bâtis et infrastructures industrielles à retenir et à démolir .....	59
Figure 3-48 Vue n plan d'un immeuble du XXeme siecle .....	60
Figure 3-49 Vue en plan et schématisation d'une façade de l'immeuble barre .....	60
Figure 3-50 Représentation des éléments de la façade .....	60
Figure 3-51 Analyse de la façade .....	60
Figure 3-52 Schémade structure.....	61
Figure 3-53 Bilan et diagnostic du site .....	62
Figure 3-54 Schéma d'aménagement .....	63
Figure 3-55 facade maritime de l'amenagement .....	65
Figure 3-56 vue sur l'espace centrale .....	65
Figure 3-57 Plan d'aménagement.....	66
Figure 115 Coupe urbaine .....	67
Figure 116 coupe axonometrique.....	67
Figure 3-60 Plan de masse.....	68
Figure 3-61 plan du 1er et 2eme sous-sol.....	69
Figure 3-62 plan du Rez-De-Chaussée .....	70
Figure 3-63 plan du 1er Etage .....	71
Figure 3-64 plan du 2eme Etage.....	72
Figure 3-65 plan du 3eme Etage.....	73
Figure 3-66 plan du (5,6,9,10)eme Etage .....	74
Figure 3-67 plan du (7,8) eme Etage.....	75
Figure 3-68 plan du (11,12) eme Etage .....	76
Figure 3-69 coupe AA .....	77
Figure 3-70: Coupe BB .....	78
Figure 128 facade principale .....	79
Figure 129 facade posterieure .....	80
Figure 3-73: facade principale .....	81
Figure 3-74 vue 3D de la façade principale de l'hotel .....	82
Figure 3-75 : schéma d'une volumétrie fonctionnelle (vue à partir de la façade postérieur) .....	82
Figure 3-76 : schéma d'une volumétrie fonctionnelle (vue a partir de façade principale)..	82
Figure 3-77 vue 3d de la façade posterieure de l'hotel .....	82

Figure 3-78 vue 3D de la façade principale et de l'esplanade ..... 82

## **Introduction à la thématique générale du master**

### **‘ARCHITECTURE ET PROJET URBAIN’**

La problématique générale du master ‘Architecture et Projet Urbain’ s’inscrit dans le cadre des études concernant le contrôle des transformations de la forme urbaine, au sein de l’approche morphologique à la ville et au territoire.

Elle s’insère dans le large corpus des recherches urbanistiques critiques sur le contrôle et la production des formes urbaines en réaction à l’approche fonctionnaliste de production de la ville des années 1950-70 qui recourait aux modèles de l’urbanisme moderne.

Elle privilégie le fonds territorial comme **fondement** de la planification des ensembles urbains et **support** (réservoir, matrice affecté par des structures multiples) pour définir et orienter leur aménagement : les forces naturelles qui ont assuré par le passé le développement organique des villes seront mises en évidence pour constituer le cadre nécessaire à la compréhension des rapports qu’entretiennent ces villes avec leur territoire.

S’appuyant sur le considérable capital de connaissances produit et accumulé au cours du temps par la recherche urbaine, la recherche urbanistique investit actuellement, d’une manière particulière, le domaine des pratiques nouvelles et des instruments nouveaux de projet ainsi que les nouveaux moyens de contrôle de l’urbanisation et de ses formes.

Dans ce vaste domaine (de contrôle de l’urbanisation et de ses formes), le master ‘Architecture et Projet Urbain’ soulève tout particulièrement la problématique spécifique de la capacité des instruments d’urbanisme normatifs et réglementaires en vigueur à formuler et produire des réponses urbaines adéquates aux transformations que connaissent les villes dans leurs centres et périphéries.

Les pratiques de l’urbanisme opérationnel (à finalité strictement programmatique et fonctionnaliste) nécessitent une attitude critique de la part des intervenants sur la ville : c’est le projet urbain qui constituera l’apport spécifique de l’architecte dans la pratique plurielle de l’aménagement de la ville, correspondant à une nouvelle manière de penser l’urbanisme. Le projet urbain devient alors un élément de réponse possible pour la reconquête de la fabrication de la ville face à la crise de l’objet architectural et à la crise de l’urbanisme, devenu trop réglementaire.

Plus qu’un concept ou qu’une grille de lecture historique des phénomènes urbains, la notion de projet urbain sera dans les années 70 l’expression qui «cristallisera les divers aspects de la critique de l’urbanisme fonctionnaliste, et simultanément, celle qui exprimera

la revendication par les architectes d'un retour dans le champ de l'urbanisme opérationnel». <sup>1</sup>

Au cours de la décennie qui suivra, parmi les différents auteurs et théoriciens du projet urbain, Christian Devillers se distinguera sur la scène architecturale comme auteur – et acteur- dont la contribution épistémologique sur le thème du projet urbain sera la plus conséquente. <sup>2</sup>

Après avoir rappelé les principales qualités qui font la ville : sédimentation, complexité, perdurance des formes pour de nouveaux usages, etc., Devillers développera trois aspects <sup>3</sup>:

Le premier concerne une théorie de la forme urbaine, le deuxième aborde les méthodes du projet urbain, alors que le troisième s'attaque à la difficile question des logiques institutionnelles et procédurales.

Il conclura par affirmer que le projet urbain « *est une pensée de la reconnaissance de ce qui est là (...) des fondations sur lesquelles on s'appuie pour établir des fondations pour d'autres qui viendront après* »: une conception de l'architecture dans son rapport au lieu et à l'histoire, assurant la durabilité et la continuité historique

C'est l'alternative à l'urbanisme au travers de la notion de 'Projet Urbain', qui se définit en filigrane de l'ensemble de ces propos qui nous permettront de construire une démarche de substitution au sein de laquelle l'histoire et le territoire constitueront les dimensions essentielles.

Dans les faits, le projet urbain est aujourd'hui un ensemble de projets et de pratiques qui gèrent notamment de l'espace public et privé, du paysage urbain.

« Sans refléter une doctrine au sens étroit du terme, l'idée de projet urbain renvoie cependant à un point de vue doctrinal qu'on s'efforce de substituer à un autre : l'urbanisme opérationnel, et qui peut s'exprimer plus ou moins en fonction de seuils ». <sup>4</sup>

---

Bonillo J. L., Contribution à une histoire critique du projet architectural et urbain, Thèse d'H.D.R., Laboratoire INAMA, E.N.S.A.Marseille, (Mars 2011)

Devillers, Ch., « Le projet urbain », in Architecture : recherche et action, Actes du colloques des 12 et 13 mars 1979 à Marseille/Palais des Congrès, Paris, Ministère de l'Environnement et du cadre de vie, CERA/ENSBA. Concernant cet auteur, voir également: Devillers, Ch., Pour un urbanisme de projet, mai 1983 ; et Conférences paris d'architectes, pavillon de l'arsenal 1994 – Christian Devillers, Le projet urbain, et Pierre Riboulet, La ville comme oeuvre, Paris, éd. du Pavillon de l'arsenal, 1994.

Intervention de Ch. Devillers en Mars 1979 au colloque intitulé Architecture : Recherche et Action au Palais des Congrès de Marseille

Bonillo J. L., L'analyse morphologique et le projet urbain dans Intergéo-Bulletin, 1995, n° 118

Il s'agira alors, d'une part, de développer les outils de définition, de gestion et de contrôle de la forme urbaine et de réintroduire la dimension architecturale et paysagère dans les démarches d'urbanisme, et, d'autre-part, situer la démarche du projet urbain entre **continuité avec les données de la ville historique et référence à l'expérience de la modernité.**

Dans la démarche du master 'Architecture et Projet Urbain', le passage analyse-projet a constitué une préoccupation pédagogique majeure dans l'enseignement du projet architectural et urbain.

Dans ce registre, on citera Albert Levy et Vittorio Spigai [1989] dans leur 'Contribution au projet urbain', qui privilégieront la dimension historique pour assurer le passage entre analyse et projet : la continuité historique devant permettre d'assurer la 'conformation' du projet à (et dans) son milieu.

Cette même préoccupation est abordée par David Mangin et Pierre Panerai [1999] sous une autre optique : celle de la réinsertion des types bâtis, majoritairement produit par l'industrie du bâtiment, dans une logique de tissus.

L'histoire des villes, quant à elle, nous enseigne la permanence des tracés (voieries, parcellaires...) et l'obsolescence parfois très rapide des tissus. Il convient donc à partir de la production courante d'aujourd'hui (types, programmes, financements et procédés constructifs habituels des maîtres d'œuvre moyens) de travailler dans une perspective nouvelle qui intègre dès l'origine une réflexion sur les évolutions et les transformations possible, d'origine publique et privée. Cette tentative d'actualiser les mécanismes et les techniques qui ont permis de produire les villes, débouche ici sur des indications très pragmatiques et pratiques (tracés, trames, dimensionnements, découpage, terminologie...). L'objectif principal du master 'Architecture et Projet Urbain' s'inscrit dans une construction théorique qui fait de l'abandon de l'utopie de la ville fonctionnelle du mouvement moderne et de l'acceptation de la ville concrète héritée de l'histoire, la référence essentielle de la démarche du master. La ville héritée de l'histoire est le contexte obligé d'inscription de l'architecture. En retour l'architecture.... construit la ville.

Le retour à l'histoire ne signifie cependant pas le rejet 'simpliste' de la modernité pour une attitude nostalgique envers la production urbaine ancienne : les productions architecturales et urbaines du XXe siècle nécessitent en effet une plus large évaluation critique de leurs modèles et méthodes, suscitant de nombreuses voies de recherche.

Au courant de l'année universitaire 2015/2016 et parmi les différentes optiques à partir desquelles le projet urbain a été abordé et développé, trois thèmes ont été privilégiés :

- Le Projet Urbain et les Instruments d'urbanisme
- Le Projet Urbain en centre historique
- Le Projet Urbain en périphérie

A travers la thématique du projet urbain, les étudiants pourront alors proposer un territoire de réflexion et d'expérimentation sur la ville.

### **Thématique de l'Atelier Architecture et Projet Urbain en Centre Historique**

La double préoccupation qui présida, depuis un peu plus d'une décennie dans notre pays, à la création des « secteurs sauvegardés » était d'une part, d'éviter la disparition ou une atteinte irréversible des quartiers historiques ou des villes entières à caractère patrimonial et d'autre part à requalifier / réhabiliter le patrimoine historique, architectural et urbain qui s'y trouve en instituant des mesures juridiques de protection spécifiques et en les dotant d'un nouvel outil urbanistique : le plan permanent de sauvegarde et de mise en valeur des secteurs sauvegardés (PPSMVSS).

Ces mesures consistaient à associer « sauvegarde » et « mise en valeur » dans une nouvelle démarche d'urbanisme qualitatif où, tout en préservant architecture et cadre bâti, on permet une évolution harmonieuse des quartiers anciens :

- « Sauvegarde » pour préserver les aspects fondamentaux des quartiers et villes anciennes des points de vue morphologique et typologique
- « Mise en valeur » pour adapter ces quartiers et villes historiques à la vie moderne afin d'éviter d'en faire des musées en plein air.

Néanmoins, dans bien des cas, les centres historiques ne sont toujours pas érigés en secteurs sauvegardés pour diverses raisons sur lesquelles nous éviterons de nous attarder ici.

Aussi, plusieurs entités urbaines attenantes aux centres historiques classés, ne sont toujours pas dotés d'instruments d'urbanisme spécifiques en mesure de prendre en charge le contrôle des formations et des transformations de la forme urbaine, en s'appuyant sur des recherches architecturales et urbaines critiques. Citons en exemple toutes les aires urbaines couronnant la périphérie immédiate des médinas, ksour ou autres villages traditionnels qui, demeurent couverts, au même titre que les aires urbaines contemporaines, des mêmes instruments d'urbanisme (POS) ; ou encore les nouvelles tendances de revitalisation des

anciens quartiers portuaires désaffectés par des opérations de recomposition urbaine sans aucune médiation pour préserver les formes discrètes et articulées des anciennes agglomérations qui leur sont étroitement dépendantes.

C'est dans ce contexte que le présent atelier engage une réflexion de fond sur le devenir des centres historiques et de leur développement urbain, dans l'optique dominante d'un projet urbain associant tradition et modernité, continuité et changement, mémoire du passé et préfiguration du futur.

# 1. CHAPITRE INTRODUCTIF

## **1.1. Introduction :**

Les villes ont pris de l'ampleur, suite à l'accumulation d'un urbanisme déraisonné et d'un urbanisme moderne, construit sur un développement technologique, industriel et attaché à l'évolution démographique en croissance.

La consommation excessive du foncier s'est accentuée, provoquant le phénomène d'étalement urbain des aires urbaines. Ce phénomène révèle la nature même de la métropolisation. Cette forme de développement se caractérise par une faible densité d'occupation, une dispersion des zones urbaines sans véritable planification, la fragmentation du contrôle de l'utilisation du sol entre plusieurs municipalités, la déconcentration des emplois et l'absence de limites à l'extension urbaine, dû à l'évolution des sociétés et des modes de vie (augmentation générale de la population ..., diminution de la taille des ménages...), l'accroissement de la mobilité (diminution du temps de transport) et à l'évolution de la répartition des valeurs foncières (un coût du foncier important dans les centres urbains mais qui diminue avec l'éloignement).

Les problèmes sociétaux et environnementaux qui se posent sont en partie liés au développement des villes. Ces difficultés appliquées au contexte urbain s'affirment aujourd'hui comme de véritables objets d'étude.

L'étalement urbain n'est pas le seul mode de croissance urbaine, de nouvelles tendances sont apparues parmi lesquels, on cite : la reconstruction de la ville sur elle-même, on parlera de renouvellement urbain : « il s'agit, soit de reconstruire des quartiers anciens, souvent vétustes, en augmentant la densité, soit de créer de nouvelles constructions « dans les dents creuses », c'est-à-dire dans les espaces interstitiels restés non construits à l'intérieur des villes».

Le renouvellement urbain s'envisage alors comme une manière de contrecarrer à l'extension urbaine.

Il y'a aussi un autre mode de développement urbain à savoir la création de nouvelles centralités, il s'agit de la capacité d'un lieu à polariser l'espace situé dans sa zone d'influence, c'est à dire à exercer un pouvoir attracteur sur les populations et les fonctions urbaines caractérisées par : une densité urbaine, un tissu commercial développé et diversifié, des équipements, des services desservis par les transports collectifs. Celle-ci s'inscrirait dans une continuité spatiale et temporelle de la ville.

Ce mouvement de recomposition a touché les villes portuaires, unique par leurs emplacements, en interface entre deux sphères de transports (maritime et terrestre), villes en permanentes évolutions et mutations, etc. c'est ce qui fait de ces villes ,des villes en poste avancé pour la mondialisation, et qui par leurs tendances à s'exposer et à s'ouvrir par leur front d'eau deviennent des vitrines symboliques et des villes '*stars*' à l'instar de New York, Sydney, Osaka, Lisbonne, Boston, Rotterdam, Hong Kong, Seoul, etc. toutes des villes portuaires de premier ordre pour leurs pays.

### **1.2. Choix du site d'étude**

Depuis l'Indépendance, Alger est confrontée à l'explosion démographique à laquelle il a fallu réagir à coup d'infrastructures sans souci de cohérence, de qualité ou de pérennité. Ainsi des constructions, des quartiers inachevés sont desservis par des routes qui n'aboutissent nulle part, sans espaces publics ni services de proximité, cernés par un trafic routier bien trop intense qui freine le développement et pollue l'environnement. Ajouter à cela, le port d'Alger témoigne actuellement d'un handicap et de déficits flagrants à cause de son dépassement technique, il est jugé caduc, et il est décrit comme une faille économique importante pour le Trésor National. Son remplacement et sa délocalisation se montrent proches et comme un avantage pour les futures relations urbano-portuaires pour Alger. Pour faire front à cette déroute, les pouvoirs publics algérois ont décidé de doter Alger, en tant que grande métropole, d'un plan stratégique porteur d'une vision d'ensemble qui propose des solutions concrètes. Dans l'immédiat, des projets prioritaires au cœur du dessein d'ensemble ont déjà été entamés. Leur mission est d'être le moteur du développement tertiaire de l'Algérie. Les pouvoirs publics, les habitants et les investisseurs sont tous engagés sur des objectifs d'un projet qui ambitionne de faire d'Alger une ville emblématique, cosmopolite, ouverte sur le monde.

Le Master plan part d'une approche systémique du territoire à forte composante opérationnelle. Il 'rompt' avec la planification fonctionnaliste. Son modèle de

programmation et d'exécution s'appuie sur un ensemble de projets structurants qui vont créer une nouvelle manière de percevoir et d'organiser le territoire de la wilaya d'Alger.

**Cette vision de l'aménagement du territoire revêt à la base un dessein stratégique consolidé par sept 'ambitions' pour configurer l'« Alger de demain »**

<b>Positionnement :</b> Alger, « ville emblématique »	<b>Socio-économie :</b> Alger, « moteur du développement tertiaire de l'Algérie »	<b>Occupation du territoire :</b> Alger, « ville belle qui maîtrise son étalement »	<b>Environnement :</b> Alger, « éco-métropole de la Méditerranée et ville jardin »	<b>Mobilité :</b> Alger, « ville des mobilités et des proximités »	<b>Gouvernance :</b> Alger, « ville, empreinte de bonne gouvernance »
--	--	--	---	---	--

**Figure 1-1 Les ambitions du master plan**

Quatre étapes séquentielles réparties sur 20 ans vont donner corps aux 'ambitions' prédéfinies pour positionner la wilaya d'Alger sur le plan national et sur la scène méditerranéenne du Maghreb :



**Figure 1-2 Les étapes de concrétisation du master plan**

### **1.3. Problématique générale**

Il s'agit pour nous de considérer la reconquête des zones urbanisées comme tendance actuelle des politiques d'aménagement du territoire urbain.

A travers l'idée de « reconstruire la ville sur elle-même », l'objectif est de limiter l'étalement urbain dans les périphéries mais aussi de remodeler le tissu urbain existant pour tenter de résoudre certains problèmes dans notre aire d'étude. Cela s'envisage en un ensemble d'action :

- la reconquête et la construction dans des espaces peu denses ou laissés en friche ;
- la reconstruction et redynamisation de certains quartiers. En favorisant les liens et les échanges avec les quartiers environnants ;
- le rééquilibrage de l'implantation des populations et des activités conduisant à plus de mixité sociale et fonctionnelle en complémentarité du tissu constitué ;

- Inscrire une cohésion globale dans le fonctionnement urbain ;
- Promouvoir un développement qualitatif en assurant une qualité urbaine recherchée ;
- Articulation de la ville avec la mer.

Pour atteindre ces objectifs il s'agira pour nous de répondre à cette préoccupation:

Est-il possible de mener ce genre d'opération pour notre cas d'étude ? Si oui, cela peut-il aboutir à des résultats favorables ?

#### **1.4. Choix du site d'intervention**

- Localisation dans l'hyper centre ;
- Existence de friches importantes ;
- Délocalisation des activités et structures industrielles ;
- Chagement de vocation (mutation: ancienne peripherie vers nouvelles centralités )
- Hétérogénéité du tissu par la confrontation "brutale" entre tissu du XIX<sup>ème</sup> et tissu moderne (HBM, barre grands ensembles ) , le tout dans un quartier a vocation industrielle
- Manqué d'espace publics d'articulation urbaine (places , jardins, etc ...)

#### **1.5. Situation de l'aire d'étude**

La zone du Hamma, constitue le prolongement immédiat du centre principal d'Alger, elle s'étire sur une bande de 7Km de long et large de moins de 1 Km de la place du 1<sup>er</sup> mai à Oued el Harrach, Elle constitue de ce fait l'essentiel de la plaine côtière inscrite comme l'hyper centre de la capitale par le master plan. Elle porte l'entité des annassrs qui est délimité par :

**Au nord** : L'infrastructure de transport ferroviaire, le port et par la mer.

**Au sud** : Par la rue Med Belouizdad.

**A l'est** : Par la rue des fusillés

**A l'ouest**: par le jardin d'essai

#### **1.6. Caractéristique physique de la zone**

La zone d'étude est délimitée par son unité géographique apparente. La plaine côtière d'Alger est en effet bordée:



Aire d'étude

Figure 1.1 : situation de l'aire d'intervention

- Au sud : par un talus presque continu qui limite les plateaux de badj El Barah, les annassers, diar el mahçoul, et Mustapha supérieur. Ce talus donne à la zone basse cet aspect très net et creusé géo-morphologiquement qui constitue son caractère unitaire.
- Un autre facteur géographique unifie cette zone, ce sont les pentes, très faibles parfois nulles, qui s’animent légèrement vers l’est du côté de la cote rouge.

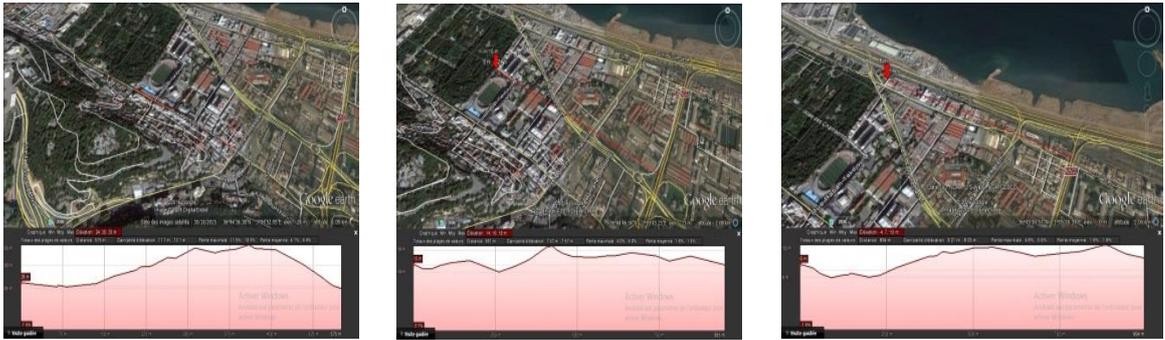


Figure 1-3 Coupe schématique sur l’aire d’intervention

### 1.7. La problématique spécifique

En prenant en considération les différents projets proposés par le master plan qui reflète la mutation que connaît ce site, le jardin d’essai, avec son envergure paysagère et son statut par rapport à la structure urbaine de la ville d’Alger : quelles seraient les actions à mener afin de réaliser un projet urbain qui tienne compte des potentialités du site et qui s’inscrirait dans la structure urbaine du Hamma et de la ville d’Alger ? Comment peut-on inscrire notre aménagement dans les nouvelles visions du développement d’Alger ?

### 1.8. Hypothèse

La baie d’Alger s’est développée selon un processus de formation basé sur l’hypothèse de modularité (le dédoublement), il est conditionné par la morphologie de la ville et par un module de base élémentaire correspondant à l’organisme

urbain de la casbah d’un module de 900m de dimension, l’équivalent de la distance entre Bab Azzoun et Bab El Oued.

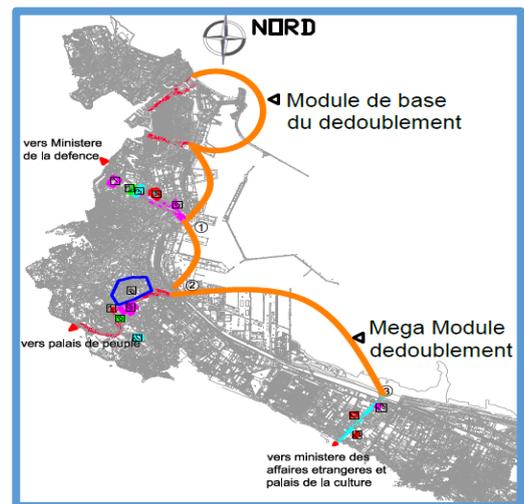


Figure 1-4 Limites du site d’intervention

Tous ces tissages constituent des éléments de repère et d'articulations importantes avec des percées sur la mer ainsi qu'une relation physique et visuelle entre le port et les hauteurs par des articulations "axes de dédoublements" qui délimitent les différentes entités et relient le centre à la périphérie. Ils sont souvent matérialisés par des points de départ "HAUT" et points d'arrivée "BAS" comme exemple: Axe Khmisti: du jardin Sofia jusqu'à l'hôtel l'Aurassi. Ces liaisons "Rues escaliers" sont le plus souvent animées par des commerces, des jardins... Tous ces éléments constituent des repères et des articulations importantes.

Le boulevard Ourida meddad constituant le 1<sup>er</sup> axe de dédoublement finalisé, par le square port saïd tout comme le boulevard khemisti, ce sont des figures urbaines achevées.

L'autre axe de dédoublement est matérialisé par l'avenue Ali Mellah, dont la figure urbaine est plus fluide, prenant naissance de la place Addis Abeba, cet axe débouche sur la place du 1er mai et porte de grands équipements dans une séquence caractérisée par une forte connotation paysagère.

Par contre et par progression géométrique, la rue des fusillées s'affirme comme axe de dédoublement dans un contexte urbain nécessitant de profondes opérations de renouvellement urbain

### **1.9. Démarche méthodologique**

Après avoir fait le choix de travailler sur la ville d'Alger, nous avons entamé la procédure de récolte de tout ce qui se rapporte au cas d'étude, à savoir, la recherche préliminaire :

- Consultation des documents et instruments d'urbanisme (MASTER PLAN, PDAU et POS) document graphique et écrit, ainsi que d'autres travaux concernant notre cas d'étude aux niveaux du CNERU, DUAC, etc ;
- Thèses de fin d'étude, extraite au niveau de la bibliothèque de l'institut, et de l'école nationale d'architecture et d'urbanisme EPAU ;
- Recherche sur Internet afin de récolter le maximum d'informations et de photos relatives au cas d'étude ;
- Visite sur site, reportage photographique, enquête,...
- Les analyses urbaines et thématiques

### **1.9.1. L'analyse urbaine et thématique**

Pour arriver à proposer un aménagement approprié et adéquat à la ville, nous avons procédé tout d'abord par une étude approfondi des documentations récoltés intimement lié à notre champs d'action qui nous a été d'une grande utilité, dans notre Analyse urbaine.

Suite à cet analyses nous avons déterminé une problématique générale du quartier d'El Hamma, et afin de répondre à cette problématique nous avons choisis le site des Annassers comme zone d'intervention dont on a analysée et tirer une problématique spécifique..

### **1.9.2. Sortie sur site**

Pour mieux comprendre notre cas d'étude, une visite des lieux s'est avérée primordiale, pour cela nous avons effectué plusieurs déplacements sur terrain où nous avons établi un constat des lieux, Un reportage photographique, fait un constat sur l'état du bâtis et de son gabarit, on a pu aussi faire un classement des immeubles d'habitations entre collectif et individuels suivant l'époque de leurs construction, une lecture des différentes façades d'immeubles collectifs, un classement des équipements (sanitaire, scolaire, culturel, administratif, sportif, services...etc.) et un inventaire des équipements industriels fonctionnels et non fonctionnels et des friches industrielles.

### **1.9.3. Contenu des chapitres**

#### Chapitre 1 : chapitre introductif

Une Introduction au thème de recherche (thématique d'intervention):Projet Urbain et nouvelles centralités dans les villes portuaires

#### Chapitre 2 : état des connaissances

Dans ce chapitre nous avons fait une recherche à travers des ouvrages, articles ou des thèses de fon d'étude, d'où nous avons acquis maintes connaissances relatives à notre thématique, qui est le renouvellement et le passage de la notion du centre à la centralité, comprendre la ville et le projet urbain sous ses différents aspects , notamment la cas de villes portuaire , sujet de notre cas d'étude, ou nous avons pris comme exemple , le cas de la ville de paris plus précisément la quartier Masséna-Bruneseau ainsi que le cas de la ville de Marseille à travers le projet euro méditerranée , qui nous ont été de grande inspiration , dans l'élaboration de notre plan d'aménagement.

#### Chapitre 3 : cas d'étude :

Ce chapitre comprendra une partie écrite et une partie graphique

La partie écrite sera développée en deux grandes phases, phase d'analyse dans laquelle nous allons faire une présentation détaillée de la ville, ainsi qu'une analyse urbaine, de ses différents composants.

Phase d'intervention, comportera deux parties, la première dédiée à la présentation de notre principe et démarche suivie, pour l'élaboration d'un plan d'aménagement bien inscrit dans son site, en schématisant les différentes étapes pour une meilleure compréhension.

La deuxième partie comportera le projet architectural choisit à savoir, hôtel d'affaire urbain de catégorie 4\*, dans le quartier des Annassers, est présenté à la fin de la partie écrite,

La partie graphique quant à elle, comportera les plans et les cartes suivants :

- Bilan et diagnostic du site d'intervention
- Schéma de structure.
- Schéma d'aménagement.
- Plan d'aménagement
- Plan de masse du projet architectural.
- Plans des différents niveaux de l'hôtel.

## **2. ETAT DES CONNAISSANCES**

### **2.1. Introduction**

Ce chapitre fait référence à l'ensemble des rédactions et expériences entrant dans le cadre de notre thématique illustrée à travers des publications et des projets similaires dans le monde.

Le thème de réaménagement des villes est au cœur des problématiques urbaines actuelles, le changement économique, urbain et sociopolitique de ces dernières années, ont amené à revoir et repenser ces villes, qui subissent des transformations, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, visant à développer, une réanimation et une attractivité, afin de créer de nouvelle centralité urbaine. Ce mouvement a affecté les villes portuaires, ayant été confronté à la tendance de "water front", afin d'affirmer leur place sur l'échiquier mondial, de redéfinir leurs identité territoriale, et de remodeler notamment leur image et leur attractivité.

### **2.2. Définition du renouvellement urbain**

Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage ses ressources bâties. C'est un phénomène permanent, nécessaire à la ville pour se moderniser.

### 2.3. Objectifs du Renouveau Urbain

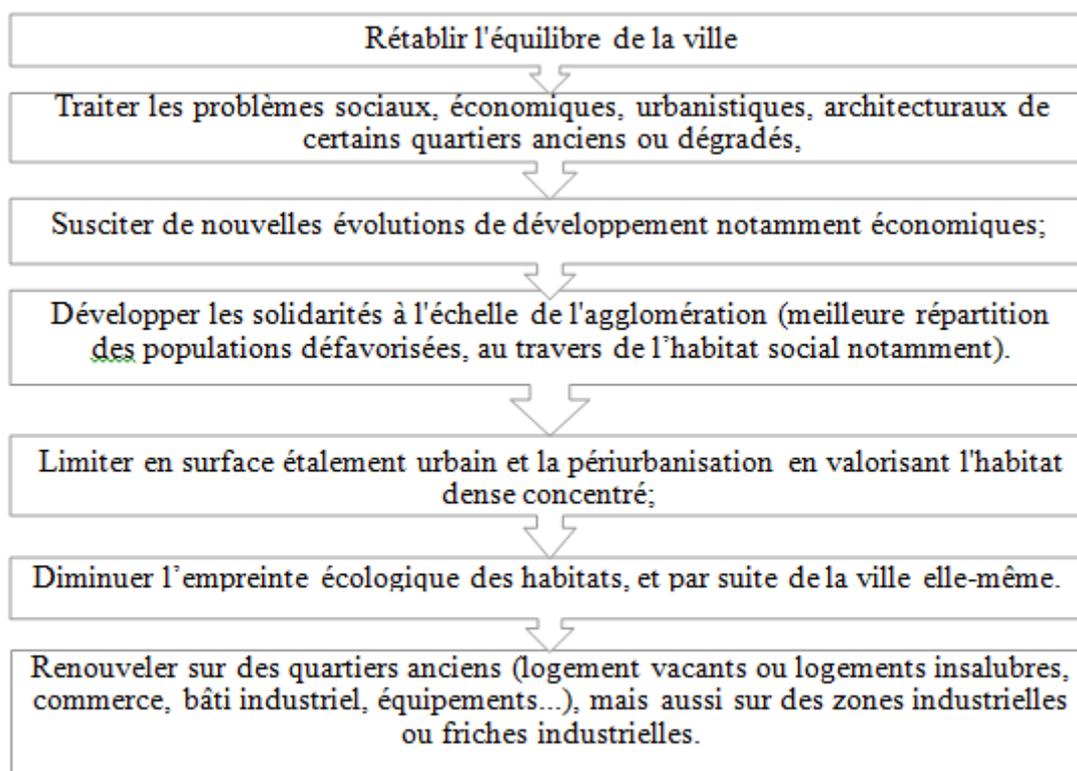


Figure 2-1 Objectifs du renouvellement urbain

### 2.4. Principes du Renouveau urbain

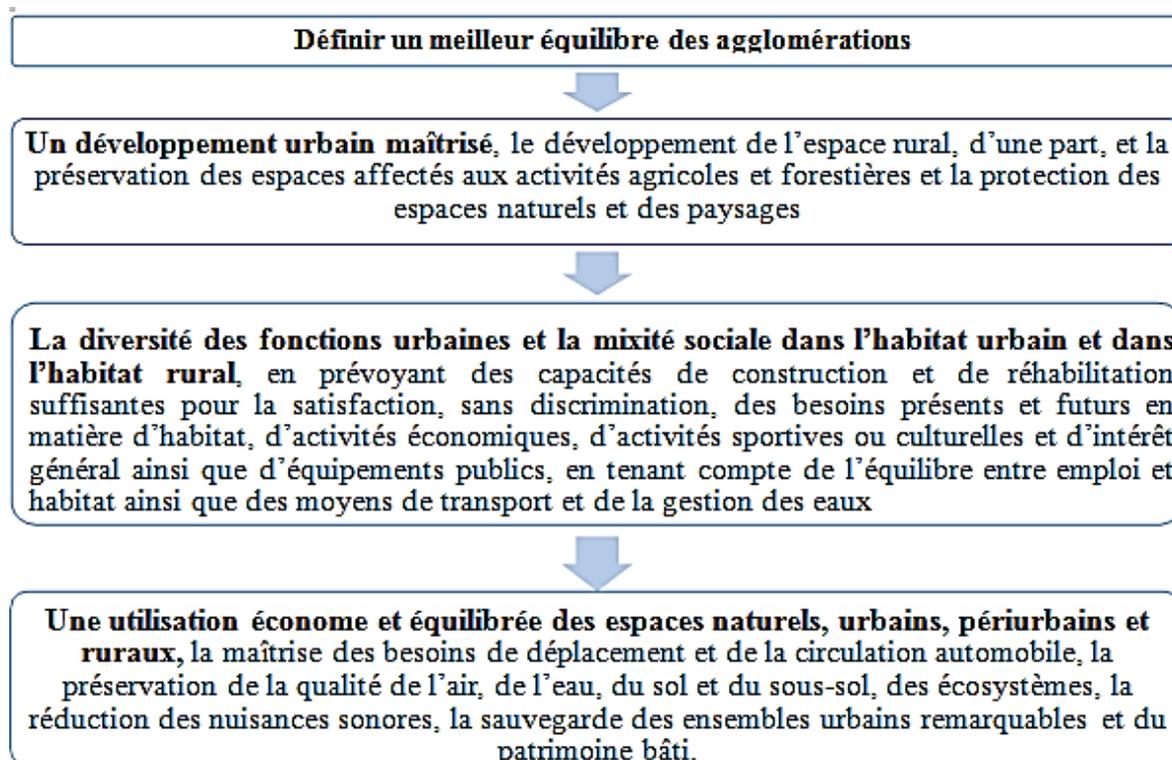


Figure 2-2 Les principes du Renouveau urbain

## 2.5. Actions du Renouvellement Urbain



**La réhabilitation urbaine:** Cette action a pour objectif l'intégration de secteurs urbains marginaux au reste de la ville, par des interventions aussi bien sur le cadre physique que sur le cadre social.



**La rénovation urbaine:** selon Saidoumi Maouia: « Elle adapte une entité donnée à de nouvelles conditions d'hygiène, de confort, de fonctionnement, de qualité architecturale et urbanistique, cette intervention ... s'applique à des secteurs ou à des îlots dont le caractère facilite et/ou justifie une intervention forte et où les contraintes entravant l'intervention sont peu importantes »



**La restructuration:** introduit une nouvelle configuration de l'entité en la remodelant. Elle implique, de ce fait, un changement radical d'un espace urbain assez vaste, aussi bien au niveau de son tracé que son cadre bâti.



**La densification urbaine:** Elle s'applique à des secteurs urbanisés qui présentent des poches non urbanisées (cas des emprises militaires ou ferroviaires). Ces secteurs sont souvent densifiés sous la pression de l'urbanisation et l'augmentation de leurs valeurs foncières.



**La reconstruction :** la reconstruction signifie en général une rénovation à l'identique. On détruit un bâtiment pour reconstruire le même en raison de sa forte dégradation et l'impossibilité de le réhabiliter

Figure 2-3 Les actions du Renouvellement Urbain

## 2.6. Définition de la centralité

Contrairement au centre qui est défini par sa position géographique, la centralité est définie par ses fonctionnalités et son contenu (administratif, commercial, culturel, économique, financier, politique, etc.) et sa capacité à proposer des biens et services à des populations extérieures.

- Il peut y avoir plusieurs centralités urbaines au sein d'une même agglomération
- Son attractivité est confortée par son accessibilité qui doit la placer au centre d'un réseau de transport et de télécommunication assurant l'interconnexion des différents lieux géographiques de l'agglomération.
- Il peut exister plusieurs niveaux de centralité selon la taille des "marchés", la dimension des zones d'influence et la rareté des fonctionnalités offertes.
- La centralité est ainsi le lieu où les interdépendances sociales et économiques sont à leur maximum : c'est le lieu des centralités de pouvoir, de marchés, de culte, de loisirs...et la ville ne peut donc exister sans centre ni centralité.

## 2.7. Formation et transformation des centres urbains

Les centres urbains s'organisent sous l'influence de divers facteurs. Colbi a expliqué le phénomène de concentration sur le centre selon les cinq facteurs suivants : intérêt de site, facilité fonctionnelle, magnétisme fonctionnel, prestige fonctionnel, adéquation humaine. Du fait que les facteurs influençant la formation des centres se transforment dans le développement des villes, les centres évoluent aussi dans la transformation urbaine.

## 2.8. Indicateurs de la centralité

### 2.8.1. Accessibilité

Le centre ne se confond plus avec le milieu géographique. L'évolution des transports bouleverse la notion d'accessibilité et remet en cause les critères traditionnels de localisation de certaines activités.



Figure 2-4 Tramway en ville

Aussi, le centre en termes d'accessibilité est entièrement dépendant de l'espace de référence. En conséquence, le seul critère de la distance exprimé en temps ou en coût est pauvre et en général insuffisant pour identifier correctement un centre.

### 2.8.2. Densité

Le centre est caractérisé par une forte densité du bâti. D'autre part, on observe au niveau du centre une permanence de concentrations maximum de population, d'emplois, d'activités économiques et/ou culturelles, de création de richesses, de connaissances, du pouvoir de décider et de contrôler. Le centre serait ainsi le lieu où sont concentrées les fonctions urbaines les plus importantes et où est agglutinée une grande variété d'individus et d'activités productives ayant une certaine influence sur l'organisation de l'espace urbain. Les meilleurs indicateurs

de la concentration sont donnés par les densités d'emplois ou par les ratios emplois/population.

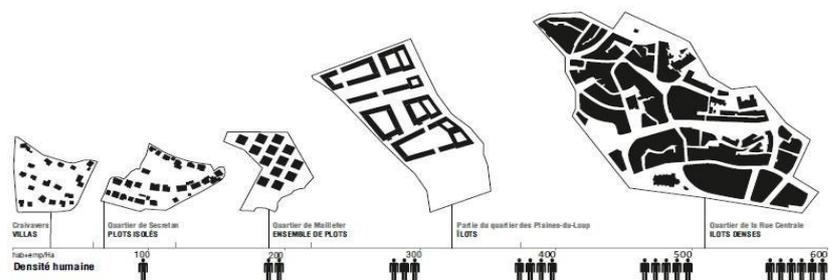


Figure 2-5 : rapport entre fonction urbaine / population

## **2.9. Les types de centres**

### **2.9.1. Le centre ancien / centre historique**

Il correspond au noyau ancien et le lieu d'origine de la ville. Héritier d'une vieille organisation et riche en patrimoine historique, il rassemble les activités essentielles de la ville. Sa délimitation demeure aisée étant donné que le développement des villes s'est effectué avec un aspect urbanistique et architectural différent. Et dans la majorité des villes actuelles, il se confond avec le centre-ville.



**Figure 2-6 Centre historique Ghardaia**

### **2.9.2. Le centre des affaires (CBD) :(Central Business District)**

Le centre des affaires est l'expression même de la puissance urbaine, il est le cœur vivant de la cité. Par sa localisation, son aire d'influence, les types d'activités qui s'y déroulent, l'état de modernisme qu'il offre, il traduit les phases de la vie urbaine, ainsi que les effets des politiques urbaines nationales ou locales. Il est l'un des éléments importants qui structure le système urbain.



**Figure 2-7 Quartier de la défense**

### **2.9.3. Le centre-ville**

Le centre-ville a un passé historique avec des vestiges importants. Il est caractérisé par des rues souvent étroites et des monuments historiques précieusement Conservés. Il est le lieu de rassemblement par excellence de la population, et cela dans diverses occasions. Il comporte une place publique principale,



**Figure 2-8 Centre-ville du mexique**

un édifice civique, et les lieux de culte les plus importants. C'est la partie fondamentale de l'organisation urbaine assurant la vie et l'activité.

Il est le siège du pouvoir public et privé et est le lieu de la prédominance intellectuelle.

#### 2.9.4. Le centre secondaire

Dans les tissus urbains des grandes agglomérations, le centre urbain majeur est assisté par des centres secondaires qui peuvent être de deux types :

D'un côté, les centres relais, situés au-delà du centre urbain principal et desservant des quartiers excentrés.

D'un autre côté, les centres complémentaires, fonctionnant dans le cadre général de ce même centre urbain et ayant des activités usuelles.

Situés en périphérie des villes, ils renferment des activités de proximité, moins nombreuses et moins attractives que celles du centre principal tout en ayant une centralité secondaire.

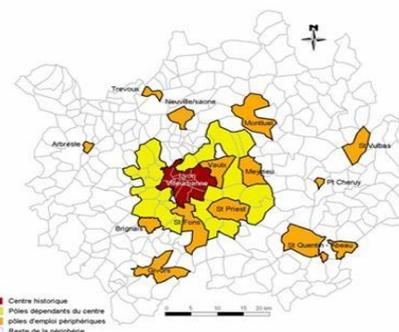


Figure 2-9 Carte du centre historique et les différents centres secondaire

#### 2.10. Définition les villes portuaires

La ville portuaire se présente comme imbrication spatiale entre un espace de vie qui est la ville, et un espace plus au moins particulier qui la caractérise créé pour des fins économiques et de transport qui est le port. Cette dernière trouve sa particularité de sa situation géographique au bord de l'eau ou de mer comme cas général qui présente un moyen de transport. Cela a fait de la ville portuaire, une baie ouverte fréquentée des deux côtés; du côté eau, via un transport nautique, du côté terre, via un transport terrestre. Cela lui a renforcé sa position comme un nœud d'accrochage entre continents ce qui favorise son développement plus que toutes les autres villes.

##### 2.10.1. La recomposition des villes portuaires

le délaissement des anciens sites portuaires a engendré de lourdes conséquences négatives pour les villes portuaires sur différents plans (dévalorisation de l'espace, pollution, baisse d'emplois et de population, génération de friches etc.), ces conséquences n'ont pas tardé pour devenir des incitations pour la réorganisation et le réaménagement de ces espaces dans un contexte de valorisation nouvelle et qui répond mieux aux nouveaux besoin de la ville portuaire afin de tisser les liens perdus entre ville et port. Suite à cela un nouveau mouvement est née la recomposition ville-port (waterfront revitalization) afin de tisser de nouveau lien entre la ville et son port et regagné son front d'eau ce qui lui rehausse l'image et lui offert de nouvelles activités susceptibles d'attirer de nouveaux flux,

### 2.10.2. Les atouts des reconversions portuaires

- Recentrage de la ville et recyclage du foncier :

Les mouvements de réaménagement non pas seulement permis un recyclage de fonciers des anciens territoires portuaires qui s'étendaient sur d'importantes surface de point de vue qualitatif c'est-à-dire emplacement (en front d'eau) mais également de point de vue quantitatif car elles occupaient des centaines d'hectares, mais également ces opérations ont permis un



Figure 2-10 Musé à Rio De Janeiro

recentrage et un rééquilibrage pour la centralité urbaine de la ville, car il s'agit de remanier une partie de la ville et de la réorienter vers de nouvelles fonctions (à caractère scientifique, commercial, culturelle, de récréatives et loisir) qui concorde mieux avec l'époque de la ville et qui tourne principalement vers de nouvelles fonction de tertiarisation (CLAUDE Chaline. 1994).

- Revalorisation, Modernisation, Mondialisation et Métropolisation de la ville :

Les opérations de recomposition portuaire consistent à une transformation économique et fonctionnelle afin de répondre au nouveau contexte socio-économique (la société de l'information) qui repose principalement sur le



Figure 2-11 Téléport à Osaka

tertiaire et les services. Les nouvelles fonctions adopté par les mouvements de réaménagement

water front pivotent essentiellement sur quatre axes ; l'environnement et les loisirs, la recherche et la technologie, les fonctions tertiaires et la culture (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997).

L'activité portuaire auparavant très liée à la mer, se voit remplacer par de nouvelle fonction 'not-sea oriented fonctions' (VALLEGA, A. 1997. In. Ville et port ; mutation et recomposition. p.17). Cette nouvelle utilisation des fronts d'eau a permis à la ville de se revaloriser par de nouvelles vitrines maritimes modernes et qui embellissent son paysage urbain, aussi l'adoption de nouvelles fonctions à caractère tertiaire et qui concordent mieux avec le nouveau contexte socioéconomique de la ville, lui permettant de se moderniser, dans un objectif de métropolisation et de mondialisation grâce aux nouvelles fonctions

d'attractivité de flux économique et professionnels , ou des flux scientifiques et touristiques.

- Redéfinition de la vitrine maritime de la ville :

les mouvements *recomposition portuaire* ont permis aux villes de reconquérir solennellement leur front d'eau avec des vitrines urbaines moderne (FOUILLAND B. 2003) .Grace aux nouvelles fonctions



Figure 2-12 Activités de loisir à Baltimore

attribuées par les mouvements de réaménagement ,axées principalement sur le

tertiaire l'environnement et le loisir, les villes portuaires se sont dotées de vitrines maritimes qui traduisent un retour de la ville portuaire à la mer et les nouvelles orientations pour de nouveaux mode de valorisation d'actualité (CHALINE C. 1994).

- Choix des exemples

Aujourd'hui, les villes sont en pleine phase de recomposition urbaine avec des exigences nouvelles en termes de respect des équilibres environnementaux, économiques, sociaux et culturels. Elles s'insèrent de plus en plus dans la division internationale des processus de production des firmes multinationales. Ces villes à l'exemple de Paris, Londres, Chicago, Rome, Lisbonne, Barcelone...etc, se voient renouveler leur quartier en insufflant une nouvelle dynamique.

En outre, les choix d'aménagements sont liés à la localisation telle la proximité de la mer à l'exemple des villes portuaires un mouvement qualifié de « waterfront » revitalisation (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997), sera progressivement propagé en Amérique du Nord, puis à travers le monde « où il va être considéré comme un modèle efficace pour valoriser les anciens espaces portuaires délabrés » (BOUBACHE E et DENIS D. et al. 1997. p.18). Ces reconversions portuaires ne vont pas tarder à être adaptées par d'autres villes telle que les villes portuaires britanniques, à l'origine d'une deuxième vague de reconversions portuaires dans les années 1960-1980, les villes australiennes et japonaises comme Brisbane, Bangaroo à Sydney, en Australie, Osaka et Tokyo au Japon les ont aussi suivies, et plus récemment une troisième vague de reconversions portuaires a affecté les villes européennes à l'instar d'Hambourg, Marseille, Dunkerque...

## 2.11. PROJET MASSENA-BRUNESEAU

### 2.11.1. Situation de Paris Rive Gauche

Paris Rive Gauche, ou Seine Rive Gauche, est un nouveau quartier de Paris qui occupe la partie du 13<sup>e</sup> arrondissement située entre les voies ferrées de la gare de Paris-Austerlitz et la Seine, jusqu'au boulevard périphérique.

Sur 130 hectares, l'équivalent d'un petit arrondissement, un territoire enclavé entre le fer et l'eau, sur une longueur de 2,7Km.

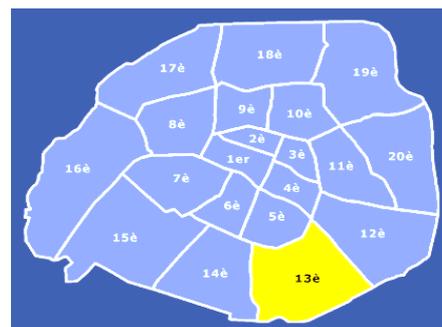


Figure 2-13 Situation du 13<sup>e</sup> arrondissement

### 2.11.2. Situation du quartier Masséna-Bruneseau:

Situé à la limite de la commune de Paris, Masséna-Bruneseau appartient à l'ancienne zone dite des fortifications (enceinte de Thiers) qui ceinture Paris sur une largeur de 250 mètres. Ce secteur accueille de nombreuses infrastructures qui le cisailent (boulevard périphérique et ses bretelles, voies ferrées du faisceau Austerlitz).

Nous distinguons trois secteurs qui se différencient par leur relief et leur occupation actuelle.



Figure 2-14 Situation de Masséna bruneseau

- Le secteur « **Rives de Seine** », compris entre le boulevard du général Jean-Simon et Ivry-sur-Seine, s'étend entre les quais de Seine et la rue Bruneseau. Ce site à 8 mètres en contrebas du boulevard est très largement occupé par l'échangeur du périphérique. Il comporte diverses activités : PC de régulation du périphérique, ciments Calcia, hôtel industriel Berlier, bâtiments municipaux.
- Le secteur « **Trapèze** » au débouché de l'avenue de France est occupé par le faisceau ferroviaire.
- Le secteur « **Triangle Sud** » accueille actuellement les ateliers de maintenance des trains Corail (rendus caducs par l'usage de rames



Figure 2-15 Carte des secteurs

### 2.11.3. Caractéristiques du site

- **La vallée de la seine** \_ trait d'union de la metropole, se caractérise par l'attait de ses rives pour y habiter et se divertir
- **Des tissus urbains** varies le bati le long des quais de seine, est hétérogènes,tout comme les quartiers.
- **La présence d'industrie**
- **Les voies ferries** : constituent une vaste étendue paysagère,mettant en scène d'anciens monuments industriels comme certaines usines ou halles sur ivry.Cette voie ferrées crée une coupure profonde avec deux quartiers qui se tournent le dos
- **Le boulevard périphérique** : est une coupure physique forte,qui renforce la coupure entre Paris et les communes limitrophes



Figure 2-18 Boulevard périphérique



Figure 2-17 Les voies ferrées



Figure 2-16 L'industrie

### 2.11.4. La problématique

« Comment redonner une vie à des quartiers longtemps restés à l'abandon? »

Pour cela, une stratégie d'ensemble a été mise en place suivant une approche environnementale abordant le thème de :

« La ville et son fleuve, ses rapports avec les emprises ferroviaires et portuaires, ses tracés et ses paysages »



Figure 2-19 Vue sur la ville et la Seine

### 2.11.5. Les objectifs

- La recherche de relations plus riches à la banlieue
- Développer la mixité urbaine et sociale en rééquilibrant notamment la part du logement social et des logements étudiants
- Eviter les morceaux fragmentés pour construire un morceau de ville en continuité avec son environnement.
- Renforcer la fonction universitaire et intégrer l'université dans la ville
- Conforter la fonction de pôle d'emplois diversifiés. En augmentant les surfaces destinées aux activités liées à la recherche, à l'artisanat
- Favoriser la conservation du patrimoine et l'affirmation d'un projet culturel.
- Créer un environnement exemplaire en augmentant la surface d'espaces verts de quartiers propices au développement de la vie sociale
- Renforcer les circulations douces et les transports collectifs
- Améliorer les " coutures " avec les tissus environnants : ancien 13ème arrondissement et Ivry sur Seine.

### 2.11.6. Les concepts

- **« Assurer une mixité urbaine et sociale »**
  - A travers l'injection d'autres typologies d'habitats pour créer de la mixité sociale.
  - Injection de nouveaux équipements accompagnant l'habitat répondant aux besoins multiples et créant des centres d'intérêts touchant les différentes catégories d'âges.
- **« Inscrire la ville dans une démarche de Recyclage continue »**
  - Favoriser les opérations de Reconversions, Réhabilitations, rénovation avant de songer à la démolition-reconstruction, à travers le maintien et la mise en valeur du patrimoine bâti ; Création de nouveaux équipements dédiés à la mémoire industrielle du lieu.



Figure 2-20 Immeuble mixte



Figure 2-21 Entrée d'une université



Figure 2-22 Reconversion d'un ancien hangar

- «**Encourager une mobilité plus soucieuse de l'environnement**»
  - Encourager les transports en commun, prévoir des pistes cyclables et des rues piétonnes ; relier les différents moyens de transport afin d'atteindre une mobilité d'une organisation optimale qui nuira au minimum possible à son environnement.



Figure 2-23 Piste cyclable

- «**Offrir la ville aux jeunes**»
  - En reconvertissant les locaux abandonnés en des espaces d'expression et de divertissement ainsi que des Lieux de rencontre et d'échange ( gymnase, Salle de spectacle, équipements d'accompagnement aux écoles, instituts, pôles universitaires, résidences estudiantines, aires de jeu, stades...etc.)



Figure 2-24 Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Val de Seine

- «**Une ville verte**»
  - Rétablir l'équilibre entre le végétal et le minéral pour faire de la ville un système harmonieux



Figure 2-25 Végétalisation des rails du tramway

### 2.11.7. Les opérations projetées

- Le projet propose d'implanter les rez-de-chaussée des immeubles à l'alignement, de façon continue le long des boulevards, avenues, rues et places. Ces rez-de-chaussée accueillent commerces, services et activités
- Un quartier animé, en lien avec son environnement direct:
- L'espace public s'inscrit dans la continuité des quartiers voisins. Il favorise les circulations douces et comporte de vastes trottoirs plantés. Au débouché de l'avenue de France, une esplanade s'ouvre sur le paysage d'Ivry-sur-Seine. Un large escalier relie le boulevard du général Jean-Simon au quai de Seine. Un jardin public donne sur l'avenue de la porte de Vitry.



Figure 2-26 Immeuble mixte projeté

- Protection des logements et des équipements publics vis-à-vis des nuisances sonores routières et ferroviaires: création de bâtiments écrans à usage tertiaire, commercial ou de services.
- La requalification de l'espace public accompagnant le tramway T3, l'implantation d'immeubles à destinations multiples, la présence d'arbres d'alignement et l'ouverture sur la Seine, va transformer radicalement l'ambiance de ce boulevard aujourd'hui très routier.



Figure 2-27 Esplanade d'Ivry sur seine

### 2.11.8. Synthèse des intentions urbaines

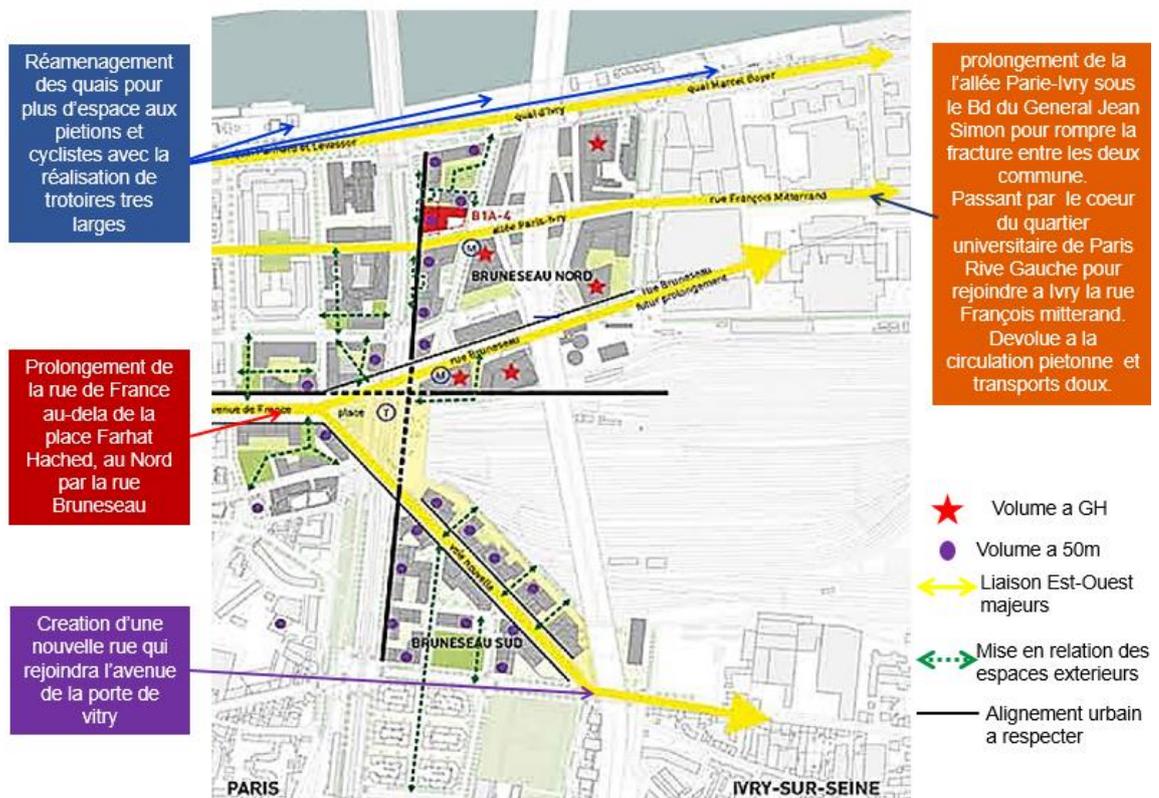


Figure 2-28 Carte de synthèse des intentions urbaines

### 2.11.9. Travaux d'infrastructure et d'espaces publics programmés

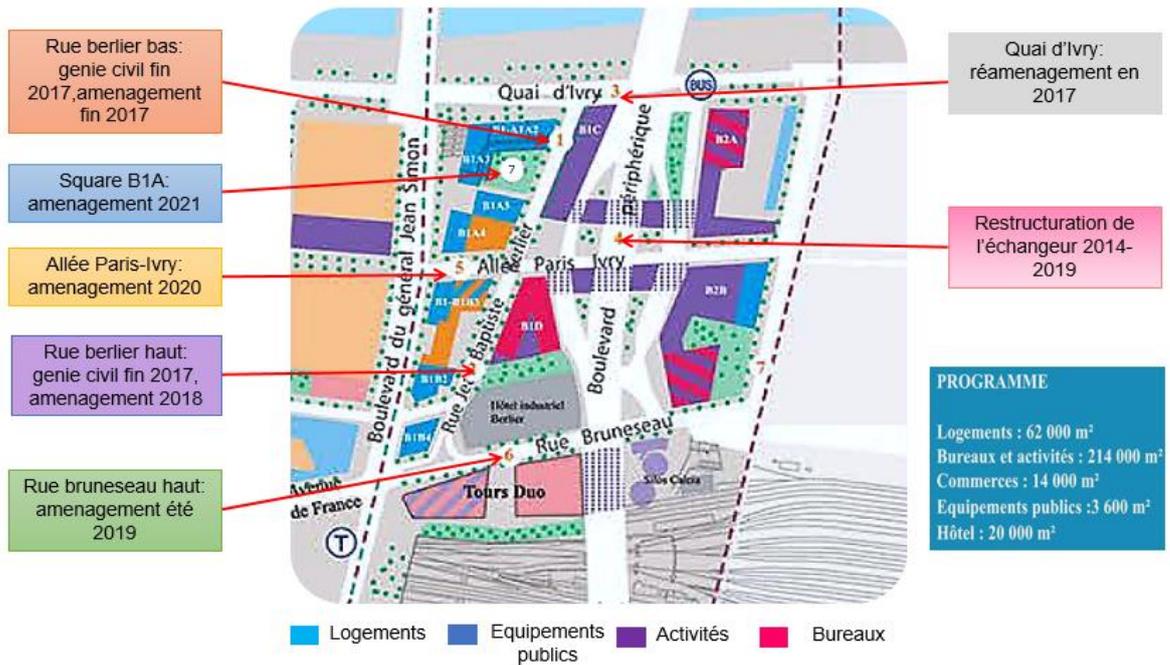


Figure 2-29 Carte des travaux programmés

### 2.11.10. L'aménagement au niveau des ateliers de la SNCF

Le site est actuellement couvert par des voies ferrées et des ateliers de maintenance de la SNCF qu'il faudrait garder en fonction: il a fallu donc concevoir une dalle au dessus de ces ateliers.



Figure 2-30 Vue sur la dalle



Figure 2-31 Coupe sur la dalle

## 2.12. Projet euroméditerranée

### 2.12.1. Situation du projet

Créée en 1995 sur l'impulsion de l'Etat et des collectivités locales, euroméditerranée, est une grande opération d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille (2e et 3e arrondissements), engageant la réhabilitation d'un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole marseillaise. Entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV.



Figure 2-32 Vue aérienne de la ville de Marseille

### 2.12.2. Caractéristique du site

Le périmètre d'euroméditerranée est situé entre le centre-ville historique (vieux port) et le début des quartiers Nord. Son extension est d'ailleurs une avancée supplémentaire vers le nord. Cette position géographique s'explique par la volonté du projet de requalifier et d'améliorer l'image de cette zone tampon, anciennement 86 vouée à l'industrie en relation avec le port, et qui se cherche un destin de pôle d'affaire tertiaire. Le territoire de l'OIN est une association de divers quartiers



Figure 2-33 Plan du périmètre du Marseille pris en charge par le projet d'euroméditerranée

entiers ou découpés (Belle de Mai, Joliette, St Charles) au centre de nombreux enjeux de requalification urbaine. Longtemps délaissés par les outils réglementaires (OPAH, GPV) ces quartiers concentraient les problèmes de la ville, et particulièrement du centre-ville (habitat insalubre, chômage important, emprises importantes d'entrepôts désaffectés...).



dans le périmètre, autour de 7 grands secteurs d'activités : la culture, le tourisme, l'immobilier / BTP, les métiers de la banque et des assurances, la logistique / le transport, les industries du mobile et du multimédia, les services aux entreprises.

- Un territoire d'attractivité économique  
Euroméditerranée rassemble au moins quatre atouts majeurs en faveur d'une décision d'implantation : une accessibilité multimode (air, mer, fer et route) ; un dispositif de conseils et d'aides 360° (recrutement, formation, décentralisation, immobilier...) ; des espaces de qualité, vastes et neufs, disposant d'équipements et services de niveau international. Des coûts très compétitifs, au regard des grandes métropoles européennes, sur l'immobilier comme sur le poste de travail, à niveau de prestations et de compétences identiques.



Figure 2-37 : quartier ayant une attractivité économique

- Des services et équipements dans la proximité

Avec l'emploi et le logement, Euroméditerranée a développé dans son périmètre la troisième dimension de la vie urbaine: le quotidien. Un quotidien de quartiers, de qualité : espaces publics requalifiés, écoles rénovées, nouveaux établissements d'accueil de la petite enfance et des scolaires (crèche interentreprises, Cap Canaille, maternelle Désirée Clary, collège HQ E Izzo...), équipements sportifs de proximité tels que le gymnase Ruffi, ligne de tramway, commerces considérablement étoffés avec plus de 100 000 m2 supplémentaires...



Figure 2-38 Intérieur d'un îlot habité, image de synthèse

- L'ouverture sur la mer :  
Signe majeur d'une relation nouvelle entre la ville, le port et la Méditerranée, le boulevard du littoral se substitue à l'ancienne passerelle autoroutière pour rendre la mer aux Marseillais, qui permet d'offrir 2,5 km de promenade dans un cadre libéré de la pression automobile. Le boulevard relie l'essentiel des grands équipements



Figure 2-39 Vue 3D du projet urbain

culturels, scientifiques, ludiques et tertiaires de la Cité de la Méditerranée, ainsi que de nouvelles places publiques ouvrant les vues maritimes.

### 2.13. Opération projetée

#### 2.13.1. ZAC Cité de la Méditerranée

(Urbanistes : Atelier Lion / Atelier Kern et associés / Ilex)

- Située entre le Vieux-Port et Arenc, la Cité de la Méditerranée s'étend sur 60 hectares en façade maritime du périmètre. Elle s'organise en 3 pôles :

L'esplanade du J4, vaste espace, gagné sur l'emprise portuaire, réhabilité pour l'occasion, sur lequel sont programmés de grands équipements culturels, MuCEM et Centre Régional de la Méditerranée, et qui restaure un accès public à la mer au nord du Vieux-Port.

-Le boulevard du Littoral, une des entrées majeures de Marseille aménagée en promenade en lieu et place. Il relie le J4 aux nombreux équipements qui jalonnent la Cité de la Méditerranée : L'esplanade de la Major, La nouvelle gare maritime, les Terrasses du port, les Docks, Euromed-Center et le Silo jusqu'au siège de la CMA-CGM. Le Boulevard du littoral

privilégie les modes de transports doux et la circulation riveraine. La circulation provenant de l'autoroute passera dans un tunnel.

#### 2.13.2. ZAC Joliette

Un quartier d'affaires à vivre Urbanistes : Vouquette / P. Céleste



Figure 2-40 Les ZAC d'Euroméditerranée



Figure 2-42 Boulevard du littoral



Figure 2-41 Façade maritime sur le projet euro-méditerranéen



Figure 2-43 Vue aérienne ZAC

-Sur ses 22 hectares, 300 000 m<sup>2</sup> sont dédiés à des bureaux neufs et réhabilités. Son emplacement, entre port et centre-ville, et sa facilité d'accès en font un lieu privilégié pour les entreprises. Entrepreneurs et investisseurs affluent, conquis par des bureaux aux normes internationales et vues mer en plus d'une offre de transports en commun enrichie par le tramway. Le quartier de la Joliette comprendra également 1 000 logements neufs et réhabilités, des hôtels, des commerces de proximité, des écoles, des crèches et un collège.

### 2.13.3. ZAC Saint-Charles-Porte d'Aix

Une porte ouverte sur la ville  
Urbanistes : B. Fortier / J.-M. Savignat

-Le quartier de la gare a entamé sa métamorphose avec l'arrivée du TGV Méditerranée. Il la poursuit avec la réhabilitation des abords de la gare, entre l'université et la place Victor Hugo et



Figure 2-44 Périmètre de la ZAC saint porte d'Aix

devient un pôle d'échange multimodal alliant

le ferroviaire, la gare routière, les bus urbains, le métro et les voitures. La Porte d'Aix, va connaître un changement avec le recul de l'autoroute A7. La zone sera libérée de toute circulation autoroutière, pour laisser place à un nouveau quartier composé de logements neufs, commerces, espaces verts et équipements publics

### 2.13.4. La Rue de la République retrouve son prestige

-Cette artère Haussmannienne fait l'objet de la plus grande opération de réhabilitation urbaine. Trait d'union naturel entre le Vieux-Port, le centre-ville et le quartier d'affaires de la Joliette, la rue de la République comptabilise près de 5 000 logements qui bénéficient de la nouvelle ligne de tramway la Blancarde-Euroméditerranée Gantes et de la requalification des espaces publics. Des parkings sont réalisés et 60 000 m<sup>2</sup> de commerces sont rénovés.



Figure 2-45 Vue sur le quartier d'affaire de la joliette



Figure 2-46 Rénovation des logements du quartier d'affaire de la joliette

### 2.13.5. La Belle de Mai culture à tous les étages

Sur l'emplacement des anciennes manufactures de tabac, un complexe culturel a vu le jour. Trois secteurs d'activité se répartissent sur ses 120 000 m<sup>2</sup>. Le pôle patrimoine regroupe les archives municipales, les réserves des musées de Marseille, le centre international de restauration des œuvres d'art et l'incubateur national multimédia éducatif et culturel. Le pôle média, regroupe des studios de tournage et des locaux pour les industries multimédia (internet, mobilité, jeux vidéo et 3D). Enfin, le pôle du spectacle vivant, attire des professionnels du spectacle et des arts plastiques.



Figure 2-47 Vue aérienne sur la belle de mai



Figure 2-48 Les "Dauphins" d'Euromed center

## 2.14. Exemple d'espace public Rambla de Barcelone



Figure 2-49 Plan de masse d'une partie de Barcelone

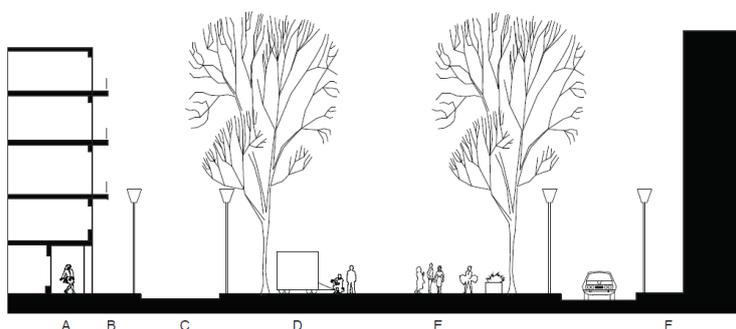


Figure 2-50 Coupe sur une rambla

La rambla une promenade très agréable dont les 2 kilomètres qui séparent le quartier Gothique du Raval, de la plaça Catalunya au port Vell, mènent à grand nombre monument incontournables de Barcelone tels que le marché de la Boqueria, le théâtre del Liceu, la plaça Reial, ainsi que le monument à Christophe Colomb. Point de ralliement entre la Place Catalogne (Plaça Catalunya) et le port Vell, les Ramblas de Barcelone Comportent des Voies à sens unique de part et d'autre (C), des magasins, situés sous des arcades, profitant ainsi d'une protection contre la pluie, et apportant de l'ombre durant la saison estivale(A). Des cafés et des restaurants sont ouvert de chaque côté (B/F) ; Au centre des kiosques

(D) offrent des divertissement mélangeant des artistes, peintres, musiciens, marchands d'oiseaux, de journaux, et de fleurs(E), y font la plus grande touristes.



Figure 2-51 Plaça rejal



Figure 2-52 Plaça de catalunya



Figure 2-53 Rambla

### 2.15. Conclusion

A travers les différentes notions abordé dans ce chapitre, on a clairement établie la relation entre l'urbain et la notion de centralité qui vont de pair, et qui sont indissociables.

Ces deux derniers représentent le principe d'organisation de l'espace des villes.

La centralité elle-même peut être munie de plusieurs centres qui la compose, à partir de là on peut décrire la centralité comme étant une assiette de différents centres.

Par ailleurs, l'urbain a plusieurs aspects qui diffère d'un contexte à un autre, notamment les villes portuaires, qui ont leurs caractéristiques spécifiques, intimement liés aux activités maritimes.

Les exemples analysés se rapprochent fortement à notre champ d'intervention, ces derniers ont été de grande inspiration pour la réalisation de notre plan d'action, dans le quartier des Annassers.

### 3. CAS D'ETUDE

#### 3.1. Introduction

La presentation de notre projet sera developper sur deux grandes phases :

Phase d'analyse : Comporatnt la presentation de la zone d'etude ainsi que des analyses sur les differnts aspects de la ville (physique, naturel, historique, socio-économique).

Phase d'intervention : Consacré aux différente démarches et procédures suivies, afin d'établir le plan d'aménagement.

#### 3.2. Approche territoriale

La ville se trouve souvent dans un état de saturation, et ses ramifications ne laissent pas entrevoir facilement la logique de développement. L'étude de la structure territoriale est donc nécessaire, car non seulement elle permet de connaître les différentes phases d'occupation du territoire, mais aussi d'assimiler et de comprendre le processus évolutif de la structure.

##### 3.2.1. L'entité territoriale de la ville

Dite « aire territoriale », elle se trouve entre deux fleuves (EL HARRACH et MAZAFRAN). Tout ce qui appartient à cette aire, partage la même culture, et forme donc une « entité culturelle ».

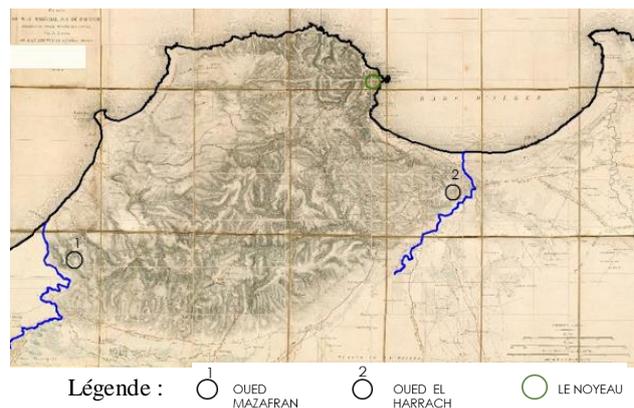


Figure 3-1 Entité territoriale de la ville d'Alger

### 3.3. Structure naturelle du territoire de la ville d'ALGER

Est exprimée par les cours d'eau et les différentes crêtes, où la crête principale dite « ligne de partage des eaux » représente une ligne de points hauts du relief séparant deux versants opposés sur lesquels coulent les oueds et les cours d'eau vers les fleuves et la mer.

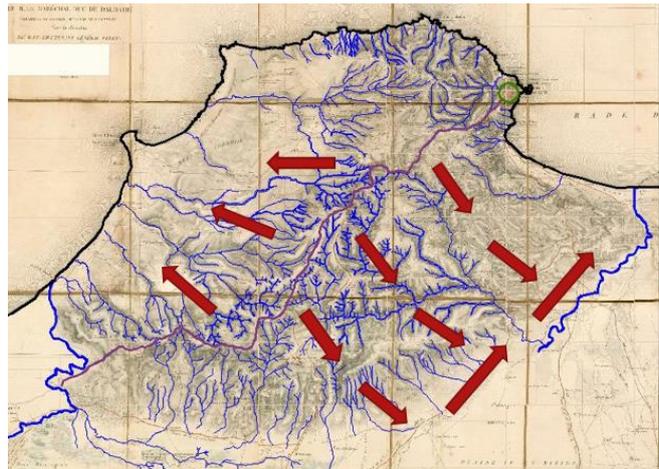
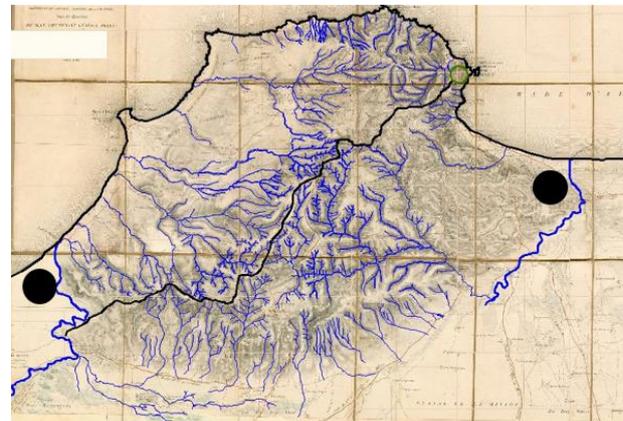


Figure 3-2 Chemin de crête ( ligne de partage des eaux)

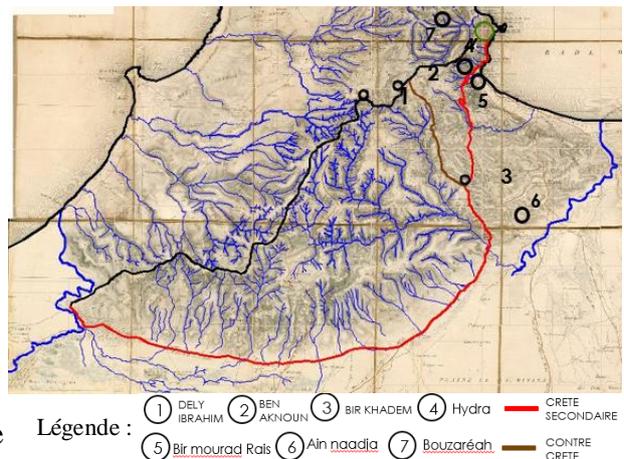
- La 1<sup>ère</sup> phase de la structuration territoriale de la ville d'ALGER :  
L'homme s'est approprié le territoire par les hauteurs le long de la crête principale qui est le 1<sup>er</sup> élément structurant, assurant ainsi sa protection et sa dominance sur ce dernier, cette phase coïncide donc avec l'apparition des parcours de crête principaux provenant des amonts de Bouzaréah



Légende : ● OUED EL HARRACH ● OUED MAZAFRA ○ LE NOYAU — LIGNE DE CRETE PRINCIPALE

Figure 3-3 1<sup>ère</sup> phase de la structuration territoriale

- La 2<sup>ème</sup> phase  
Elle induit l'apparition des parcours de crêtes secondaires reliant le parcours de crête principal et les établissements de haut promontoire tels que : Bouzaréah, Dely-Brahim, Mahelma, Rostomia, Douéra, Hydra, Bir mourad Rais, Bir Khadem, Ain naadja. Puis se déplacera en contre-crête reliant le noyau aux autres points stratégiques puis au reste du territoire en longeant les cours d'eau faute de moyens et de développement pour les traverser.

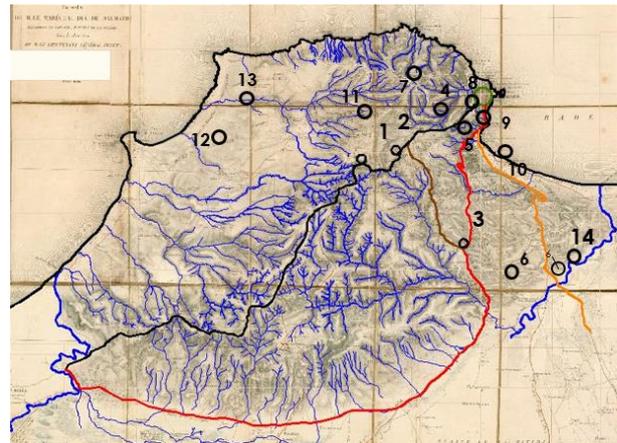


Légende : ① DELY IBRAHIM ② BEN AKNOUN ③ BIR KHADEM ④ Hydra — CRETE SECONDAIRE ⑤ Bir mourad Rais ⑥ Ain naadja ⑦ Bouzaréah — CONTRE CRETE

Figure 3-4 2<sup>ème</sup> phase de structuration du territoire

- La 3<sup>ème</sup> phase

Elle représente la naissance des parcours de contre crête locaux, suite à des raisons d'échanges entre les établissements de haut promontoire, et la naissance des établissements de bas promontoire dont, on peut citer comme exemple : Mouradia, El madania, kouba, Shaoula, Zéralda, Staouali, Gué de constantine.

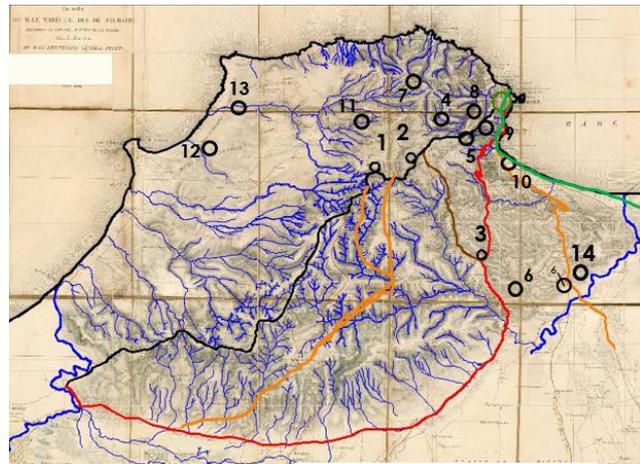


Légende : ⑧ El Mouradia ⑨ El Madania ⑩ Kouba — Contre crête  
⑪ Shaoula ⑫ Zéralda ⑬ Staouali ⑭ Gue de constantine

Figure 3-5 2<sup>ème</sup> phase de structuration du territoire

La 4<sup>ème</sup> phase

- Création d'une voie le long du littoral
- Avec la création de toutes ces voies, la ligne de crête a perdu son statut d'axe structurant et va donc être renforcée par la création d'une voie qui la relie au reste du territoire.



Légende : ① DELY IBRAHIM ② BEN AKHOUNJ ③ BIR KHADEM ④ Hydra ⑤ El Mouradia ⑥ El Madania ⑦ Kouba — Contre crête  
⑧ Bir mourad Rais ⑨ Ain naadla ⑩ Bouzaréah ⑪ Shaoula ⑫ Zéralda ⑬ Staouali ⑭ Gue de constantine — Voie du littoral

Figure 3-6 4<sup>ème</sup> phase de structuration du territoire

### 3.4. Conclusion

Notre aire d'étude (établissement humain) appartient à la 4<sup>ème</sup> phase de structuration du territoire de la ville d'Alger.

### 3.5. Lecture de l'évolution historique de la ville d'Alger et rétrospective des instruments de gestions de la croissance urbaine

Alger est une importante ville qui a subit beaucoup de transformation tout au long de son développement. Son histoire se résume par trois périodes principales :

#### **3.5.1. La période ottomane:(Avant 1830)**

Alger était structurée selon plusieurs axes qui reliait LA MEDINA à Constantine du côté Est, et a Cherchell du côté Ouest. Du côté sud, on retrouvait un parcours de plaine qui la reliait à Blida et un second parcours " synthétique a altitude variée" vers Sour-El-Ghozlane. Elle était également conçue par des axes secondaires qui montaient vers les diverses exploitations du FAHS (maison de compagne des LAGHAS, DEY et PACHAS).

LA MEDINA était contenue par des remparts fortifiés avec cinq portes d'accès dont deux maritimes (Bab Bhar et Bab Dzira) et trois terrestres (Bab Azzoune, Bab El-Oued et Bab Ejdid). A l'intérieur de l'enceinte, la trame urbaine était bien pleine, avec ses portes d'accès, son ancien lieu du pouvoir (la Djenina) et le nouveau (la citadelle). LA MEDINA était organisée en deux parties (la basse ville " l'Outa" et la haute ville " El Djbel"

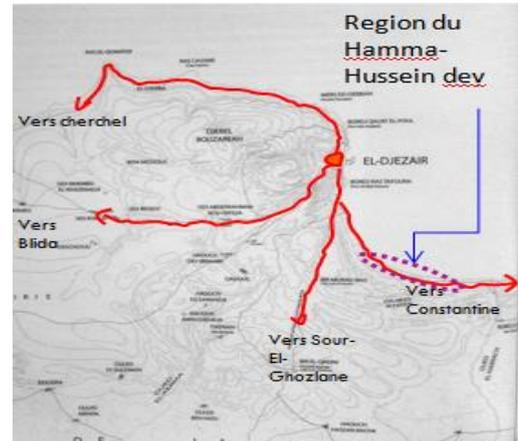


Figure 3-7 Structure de la baie d'Alger pendant la période ottomane.

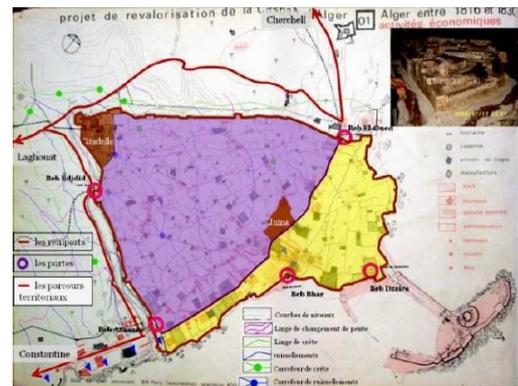


Figure 3-8 La MEDINA d'Alger entre 1816 et 1830

#### **3.5.2. La période coloniale: (1830-1962)**

La structure de la baie durant cette époque a pris en partie la ville de l'ère ottomane avec des percements, de nouvelles voies pour chaque réalisation coloniale.

Dans une première phase, de nombreuses démolitions " intra-muros" ont été effectuées dans la partie basse de la Casbah, avec percements des rues à arcades " les rues sont taillées dans le tissu traditionnel" (rue Bab Azzoun, rue Bab El-Oued, rue de la marine, de chartres et des consuls) et des places (place du gouvernement, actuelle place des martyrs, et chartres

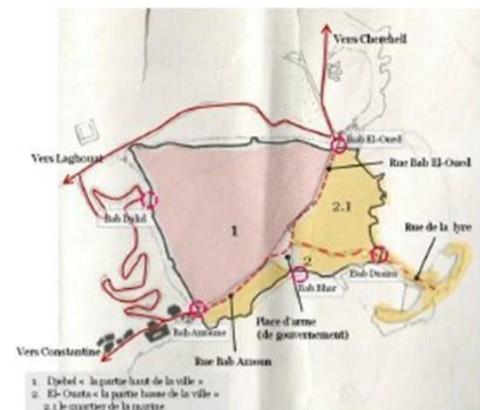


Figure 3-9 Carte de la Casbah d'Alger ,1833

En 1845, s'achève la construction des nouveaux remparts. Le plan Mezkafki constitue la première grande trace monumentale d'Alger. Il s'agit d'un boulevard ceinturant la Casbah sur les anciens fossés, dont le boulevard Sud Blvd Gambetta, actuel Ourida medad, devait avoir une largeur de 100m, ramenée à 20m par le Génie militaire, devait être couronné à son sommet par le palais du gouvernement

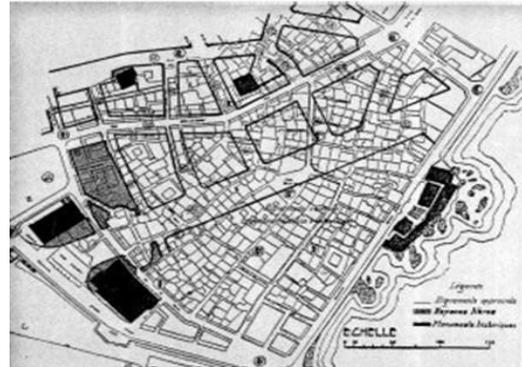


Figure 3-10 Zoom sur la marine, projet socard (1935-1950)

Vers la fin du 19e siècle les remparts construits par les français seront détruits et remplacé par deux grands boulevards jardins perpendiculaires a la baie: il s'agit de La ferrière actuellement : Boulevard Khmisti et Guillemain actuellement Boulevard Taleb Abderrahmane

L'extension de la ville, a partir du noyau central colonial édifié a la fin du XIXème siècle sur la partie basse jouxtant le port, se

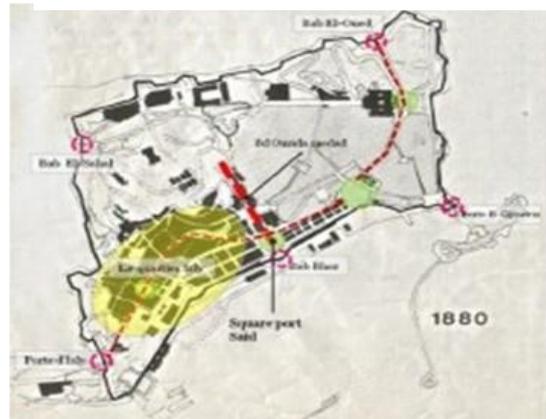


Figure 3-12 Carte de la Casbah d'Alger en 1880

réalisa progressivement, par l'intégration des communes de Mustapha(1904), Hussein dey (1930) et El Harrach (1950) situées sur la bande côtière orientale. Il y a eu donc un phénomène de remplissage très dense de la partie centrale de l'agglomération et des zones de moindre pente.

Les chemins de fer se développent à cette époque:

- En 1887 Alger- Constantine.
- En 1890 Alger- Tizi-Ouzou Bougie.

En 1892 Alger- Blida- Berrouaghia

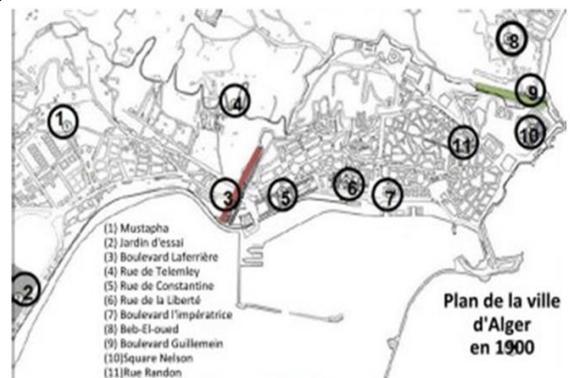


Figure 3-11 Carte de la Casbah d'Alger en 1880

### 3.5.3. La période post-coloniale: (1968-1996)

#### • COMEDOR (1968)

Ce comité est chargé d'initier un plan d'aménagement et de développement d'Alger, deux options d'extension possible: Option Ouest, vers les collines du sahel, Option Est, le long de la baie d'Alger, cette dernière fut la plus favorable, proposant des équipements administratifs (pole

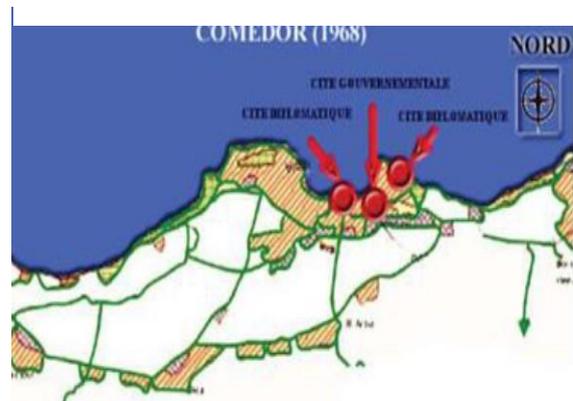


Figure 3-13 Carte du plan COMEDOR

gouvernemental El Harrach)

- **Le plan bleu ECOTEC 1970**

Dès la fin des années 60, l'ECOTEC est chargée d'un plan d'aménagement stratégique de la métropole d'Alger autour des grands équipements et d'élément structurant. L'expansion possible de la capitale devra se développer vers l'Est le long de la baie. Le plan incluait la réalisation d'un centre colonial, des espaces de bureaux et des équipements administratifs repartis entre le pôle gouvernemental d'El Mohammedia et l'ancien centre-ville, et la rénovation et restructuration du Hamma. Ce plan a été remis en cause.

- **Le plan d'organisation générale (POG, Comedor) 1975**

Le comedor a pris l'initiative de délocaliser le centre du noyau colonial et proposa des centres polynucléaires pour aboutir à un équilibre structurel d'Alger.

Le plan comporte la réalisation d'un vaste programme d'opération d'habitat, la cite gouvernementale d'El Mohammedia. Le pôle d'affaires et le quartier financier de Dergana, le pôle universitaire de Bab-Ezzouar, le développement des infrastructures routières et la restructuration

des quartiers Sud El Hamma et Hussein dey. Ce plan fut lui aussi remis en cause en 1979.

- **Le plan directeur d'urbanisme P.D.U C.N.E.R.U 1980**

L'élaboration du PDU est revenue sur l'option de l'extension de la ville vers l'Ouest. L'idée principale du plan est de gérer la croissance et la dynamique du développement de la centralité par le renforcement de la structure de la ville, l'unité de la ville serait assurée par de grands axes de centralité qui relieraient les huit secteurs urbains périphériques à l'hyper-centre.

L'hyper-centre est constitué de 4 pôles d'activités:

- La Casbah comme centre historique et culturel
- Le périmètre Mustapha/1er mai a dominance administrative et économique.
- Le complexe Riadh El Fath et son expansion sur la plaine constituant un ensemble politique, culturel et de loisirs.
- L'embouchure de l'oued d'El-Harrach destinée à devenir le carrefour commercial et financier de la capitale finalise en 1986,

Le P.U.D n'a pas été approuvé.

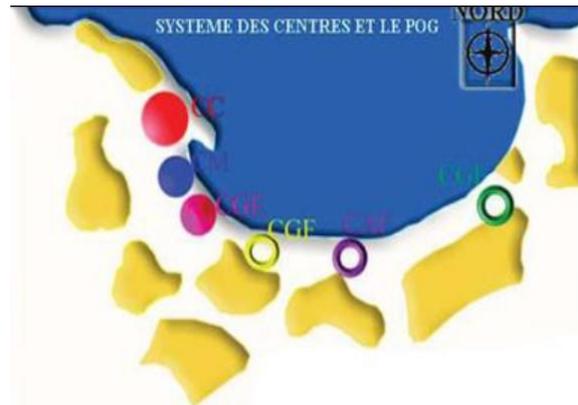


Figure 3-14 Carte de systèmes des centres et le POG

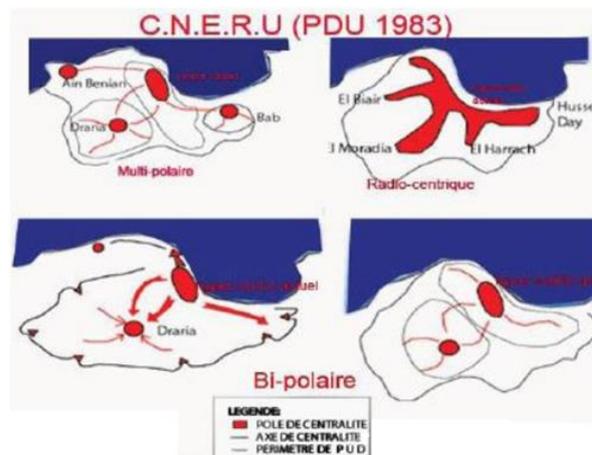


Figure 3-15 Carte du PDU 1983

- **PDU “Plan directeur d’urbanisme” 1983 “ vers un hyper-centre”**

Ce plan propose l’organisation de l’agglomération en partant de l’hyper-centre, et préconisa d’autres centres urbains à l’intérieur tels que: Bab-Ezzouar.

Ses caractéristiques sont: la poly-fonctionnalité (habitat, commerce, emploi) et la linéarité (Succession de point fort).

La desserte serait caractérisée par le réseau d’autoroutes et de ligne de métro.



Figure 3-16 Carte du PDU 1983

- **PDAU 1995: “ la centralité comme mode de structuration de l’espace, option sur le Sud- Ouest”**

Il organise Alger en quatre secteurs urbains qui sont les points forts de la centralité:

- Secteur de la casbah: centre historique culturel et touristique
- Secteur de Mustapha, 1er mai: centre administratif

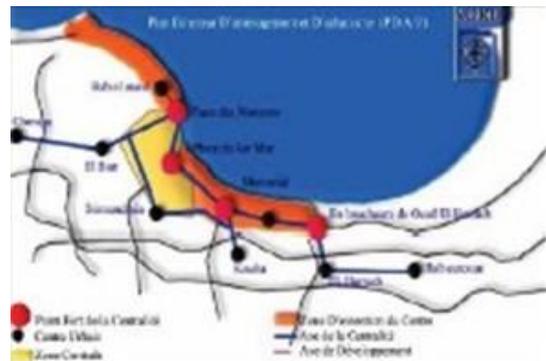


Figure 3-17 Carte du PDAU 1995

- Secteur El Hamma: ensemble politique et culturel

- Secteur El Harrach: carrefour commercial et financier

Six secteurs rayonnants établis dans la partie **Sud de l’agglomération, convergent vers ces quatre secteurs centraux** qui occupent la bande littorale d’Alger. Ces secteurs secondaires seront reliés à l’hyper-centre par le biais de couloir de développement urbain.

**1. GPU “ Grand Projet Urbain” 1996**

Le GPU structure les espaces centraux en six pôles, à travers une stratégie en vue d’insérer Alger dans la trame des villes métropolitaines:

- Pole1: la Casbah, le quartier de la marine, Ben M’hidi, Didouche Mourad et port.
- Pole2: 1er Mai, El Hamma, Ravin de la Femme Sauvage
- Pole3: Caroubier, El Harrache, Pins Marimes.
- Pole4: Bordj El Kiffan, Bordj El Bahri.

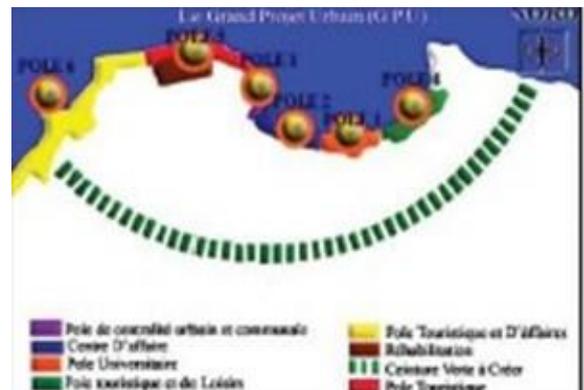


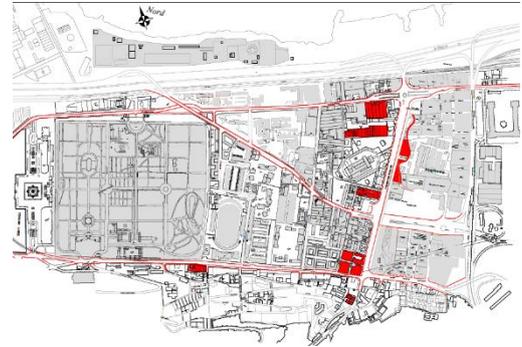
Figure 3-18 Carte du GPU 1996

- Pole5: Front de mer Ouest, Cap Caxine (du complexe El Kettani au Phare du Cap Caxine)
- Pole6: El Djamila, Les Dunes, Zeralda.

### **3.6. Lecture historique de l'aire d'intervention**

#### **3.6.1. Période 1832-1900**

- Tissu constitué essentiellement de terrains agricoles.
- Début de l'aménagement du jardin d'essai.
- Occupation graduelle par des activités industrielles le long d'Oued Kniss
- Création du chemin de fer reliant Alger avec Constantine à partir de 1867
- La présence de la maison du Dey édifée en 1921, ainsi que des chemins d'exploitation privés et public qui menaient vers des parcelles agraires couronnées par des maisons.



**Figure 3-19** Carte historique de la zone des annexes entre 1832-1900

#### **3.6.2. Période : 1900-1925**

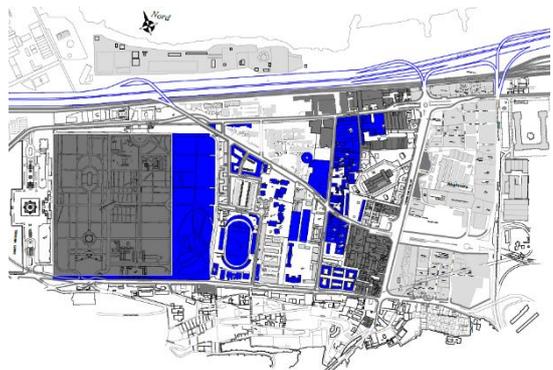
- Concentration des unités industrielles le long de chemin des fusillées à cause de son importance dans le site.
- Création de plusieurs unités à caractère industriel le long d'Oued Kniss et de la rue Sadi Carnot (l'actuel rue Hassiba Ben Bouali)
- Affirmation de l'urbanisation progressive du quartier avec la persistance du caractère agricole.



**Figure 3-20** Carte historique de la zone des annexes entre 1900- 1925

#### **3.6.3. Période : 1925-1940**

- Affirmation du tissu résidentiel par la création d'habitation à loyer modéré (HLM) en 1928
- Renforcement du caractère industriel (usines, hangars).
- Réalisation du stade municipale



**Figure 3-21** Carte historique de la zone des annexes entre 1925- 1940

### 3.6.4. Période : 1940-1967

- Densification du tissu par des habitations collectives du type (HLM) et de l'habitat bon marché (HBM) le long de la rue Mohamed Belouizdad et autour du stade.
- Réalisation de plusieurs équipements éducatifs (écoles, lycées)

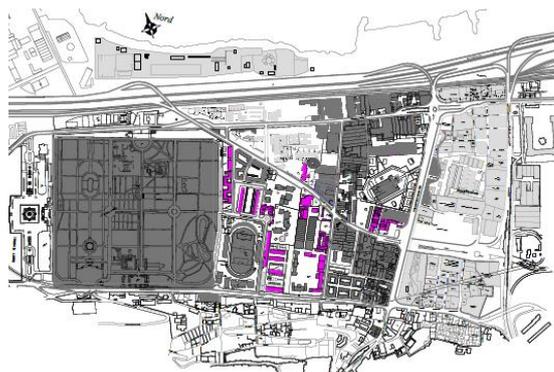


Figure 3-22 Carte historique de la zone des annassers, entre 1940-1967

### 3.6.5. Période : 1967-2005

Réalisation de quelques équipements à grande échelle:

- L'APC en 1978/ Le ministère de l'éducation nationale/ La centrale électrique en 2002/ Palais de la justice.
- Récupération d'anciennes friches industrielles
- Immeuble de bureaux

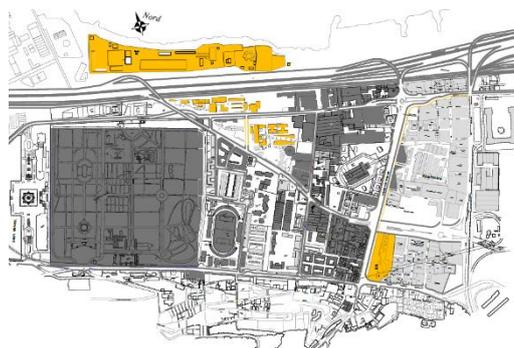


Figure 3-23 Zone des annassers, entre 1967-2005

### 3.6.6. Période 2005-2016

On conclue que la zone d'intervention a connu une mutation de vocation en passant d'une zone périphérique agraire à un quartier à vocation industrielle et par la suite à une zone mixte. Aujourd'hui une nouvelle politique se dessine optant pour une nouvelle centralité (pôle d'affaire et d'échange).

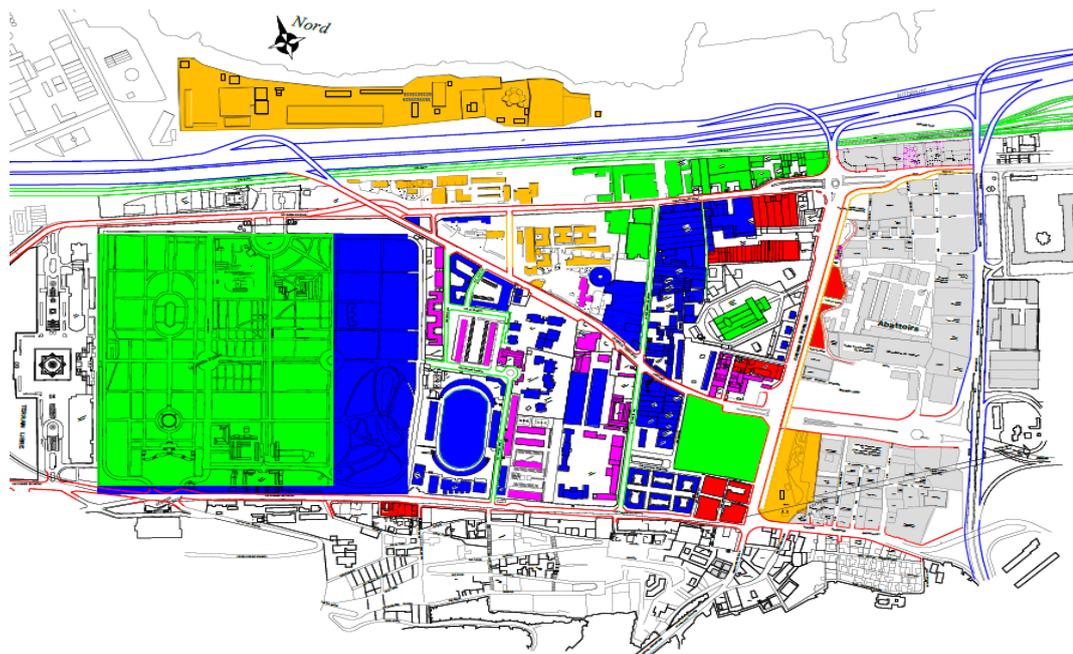


Figure 3-24 Carte des synthèses

### 3.6.7. Proposition du Pos U31 dans la zone d'étude

- La réappropriation de l'espace constituant le futur hyper centre après la délocalisation des activités nuisantes et non compatibles avec l'habitat, occupant une emprise importante du tissu
- Le renforcement et la mise en valeur de la façade maritime qui s'entend du 1<sup>er</sup> mai à la cote rouge
- L'implantation d'équipements hyper centraux générateurs d'emploi dans le tertiaire
- L'amélioration du cadre de vie des différents quartiers par la création d'espace libre et de loisir (place, jardin ...)
- Programmation d'habitat à haute densité, d'équipements d'activités tertiaires.

### 3.6.8. PDAU 2011



Figure 3-25 Lignes de tramway et métro existant et projetés

- Projection d'un ligne de tramway parallèlement a la rue Hassiba Ben Bouali, par la suite ce projet sera remis en cause par le master plan (voir annexe )
- La reconquête de certaines friches industrielles :

La reconversion de certaine friches industrielles, situées au centre-ville et dans des secteurs proches de la mer, permettra d'investir des espaces avec des fonctions plus adaptées aux nouvelles ambitions de la ville. Cette intervention s'inscrit dans une stratégie de consolidation de la ville comme pôle d'attraction sociale et économique

### 3.6.9. Vision et ambition du MASTER PLAN

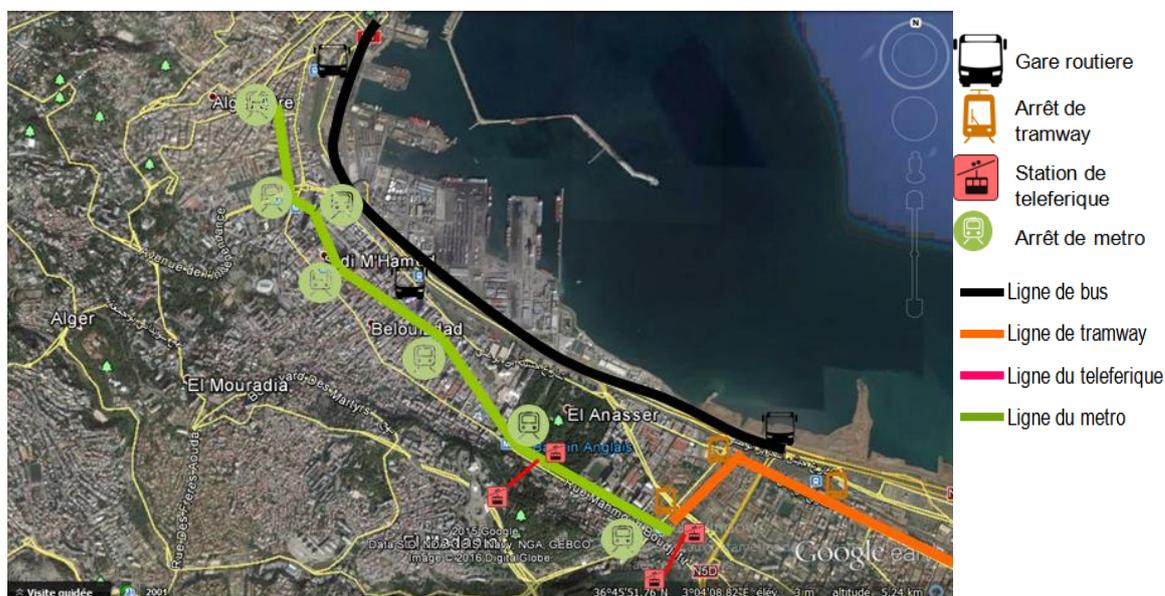
La vision stratégique pour Alger est une vision conçue à quatre échelles et en quatre étapes. Les quatre échelles soulignent le rôle d'Alger dans les divers contextes territoriaux et ils constituent le cadrage des divers niveaux de réponse en vue de l'organisation et du développement du territoire :

- Ville monde ;
- Ville capitale ;
- Ville polycentrique ;
- Ville de proximité



Alger, **ville polycentrique** Un système polycentrique peut être atteint au moyen d'un réseau hiérarchisé d'agglomérations urbaines qualifiées et denses, bien connectées entre elles et desservies par des fonctions intermédiaires. Il est souhaitable pour renforcer la cohésion sociale, surtout dans l'accès aux biens et aux services publics, et pour assurer la durabilité environnementale et la compétitivité économique de ce territoire.

### 3.7. Accessibilités



Les accès à la zone d'étude sont très aisés que ce soit depuis la route de l'ALN (par le nord) ou des plateaux environnant à partir des rues Mohamed Belouizdad, l'avenue Fernane Hanafi, ou la rue Boudjamaa Maghni.

### 3.7.1. Les nœuds

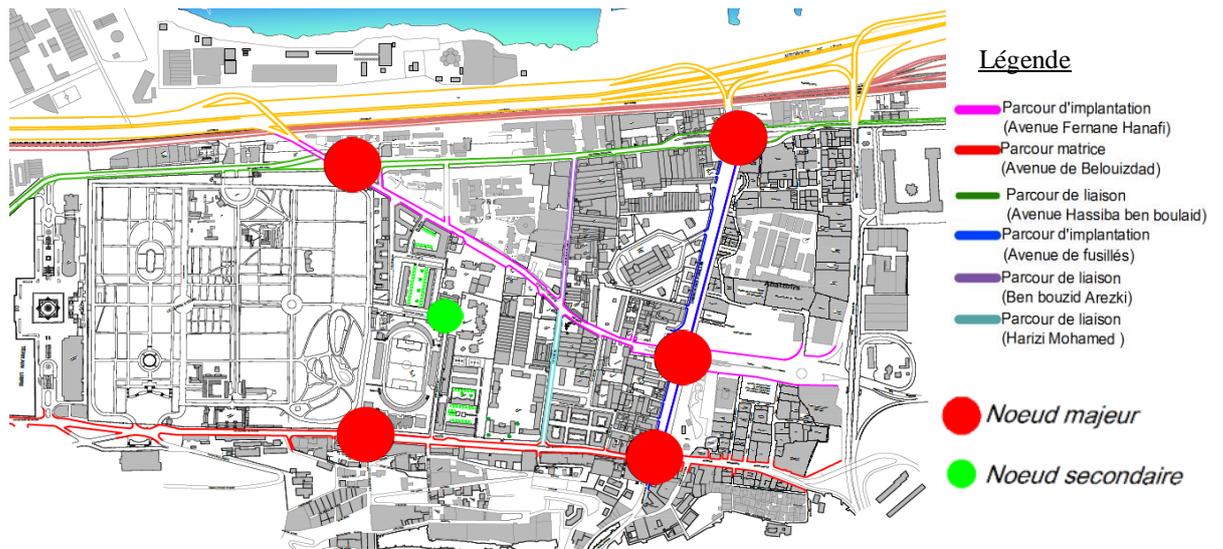


Figure 3-27 Illustration des nœuds sur carte



Figure 3-28 Illustration des nœuds en images

Le quartier des annassers est marqué par quatre nœuds majeurs qu'on peut considérer comme portes à celui-ci ; Il existe aussi deux autres nœuds secondaires qui distribuent ce même quartier.

### 3.7.2. Les parcours

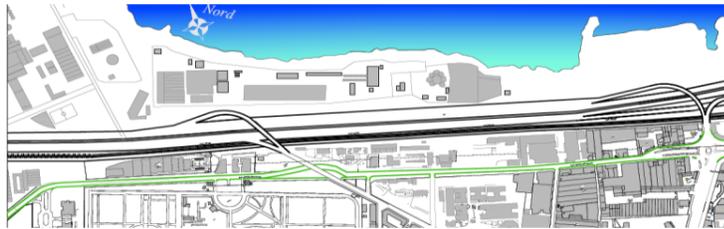


Figure 3-36 Carte de la rue Hassiba Ben Bouali

- **La rue Hassiba Ben Bouali**

Elle constitue une partie de l'une des lignes de croissance à l'échelle du quartier. Elle contient des ateliers et des activités de périphérie. C'est une voie de transit. (Est-Ouest)

- **Rue Takjourt Rabah**

Rue étroite ; le côté droit de celle-ci est occupée par le sièges de l'APC et l'habitat, contrairement au côté gauche qui est occupé par le stade du 20 aout. Malgré le statut de cette rue (voie de liaison), elle porte des équipements d'une grande fréquentation (APC, stade, habitation)



Figure 3-30 Carte de la rue Takjourt Rabah

- **La rue Harizi**

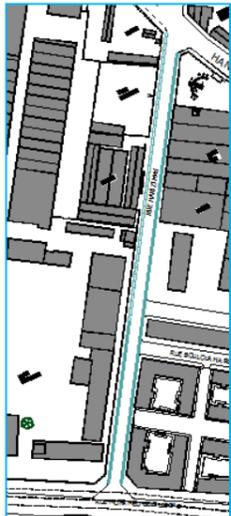


Figure 3-34 Rue Harizi Mohamed

Rues à caractère résidentiel, comportant des activités industrielles. C'est deux rue sont interrompu par le chemin Fernane Hanafi.

- **La rue Med Benbouzid**



Figure 3-35 Rue Mohamed Benbouzid



Figure 3-33 Carte de la route N°5 et la voie ferrée

- **La route nationale N°5:**

C'est le support d'un trafic routier important, elle constitue un obstacle de franchissement pour le site tel que la gare routière, sépare entre la ville et la mer (côté Nord).

- **La voie Ferrée**

Utilisé pour le transport public et de marchandises, elle contribue à la coupure existante entre le quartier et la mer.

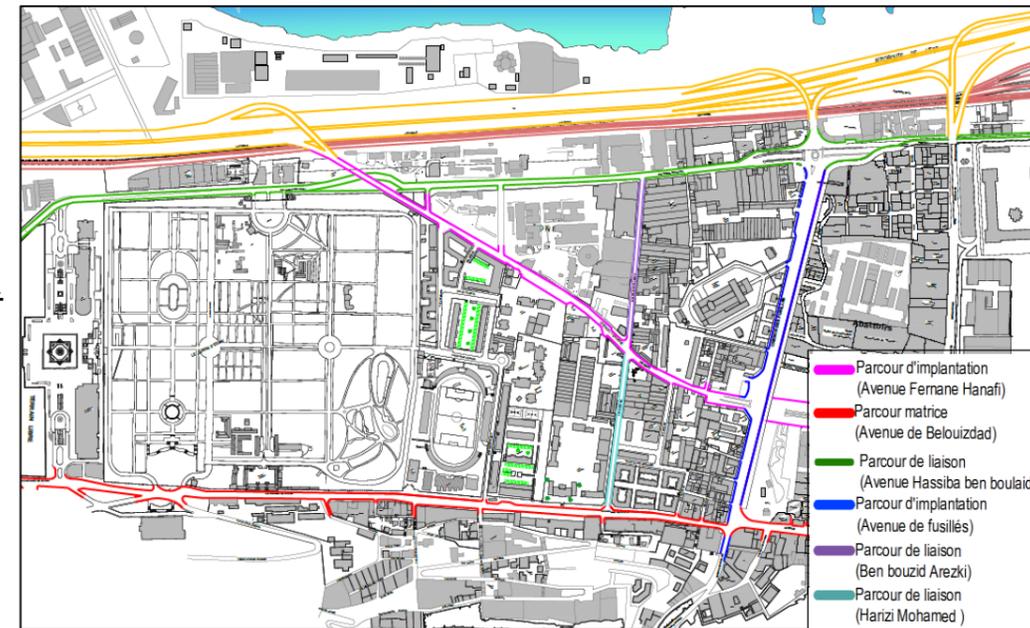


Figure 3-32 Les parcours territoriaux au niveau du site



Figure 3-31 Chemin Fernane Hanafi

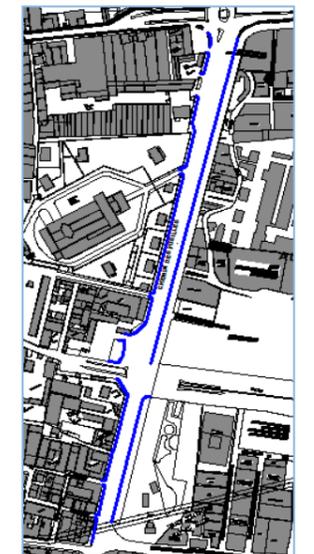
Légende  
Chemin Fernane Hanafi

- **Le chemin Fernane Hanafi**

Le chemin Fernane Hanafi est une voie traversant le quartier des annassers, Il a un caractère de distribution à l'échelle du grand Alger. Il connaît un trafic de transit très intense. Il comporte des friches en état de ruines qui présentent des assiettes libres à exploiter.

- **La rue des fusillées**

C'est un parcours territorial, il relie la rue Belouizdad à la rue Hassiba Ben Bouali. Il longe des activités secondaires et commerciales (imprimerie, hangars) dont la plupart sont délabrée. Il comporte un trafic mécanique très important. Du côté des abattoirs la paroi de la rue est composé par un ensemble formé par la



Légende  
Rue des fusillées

Figure 3-29 Carte de la rue des fusillées

• **Détails sur l'axe structurant générateur de la croissance urbaine (Med Belouizdad)**

Il est sur la ligne de démarcation de la plaine côtière, articulant la partie haute du site à la partie basse. Ce parcours possède une forte influence sur l'organisation du quartier, il marque un moment fort de la croissance de la ville qui se matérialise à son intersection avec la rue des fusillés en constituant une nodalité qui marque la porte du quartier ; constitué de bâti de type mixte d'un gabarit imposant, avec un RDC urbain où se concentrent les différents types de commerces. Il est aussi un support du bâti spécialisé : le stade Du 20 Août, le jardin d'essai, la musée des beaux-arts, l'APC, services...etc. c'est le parcours centralisant des équipements

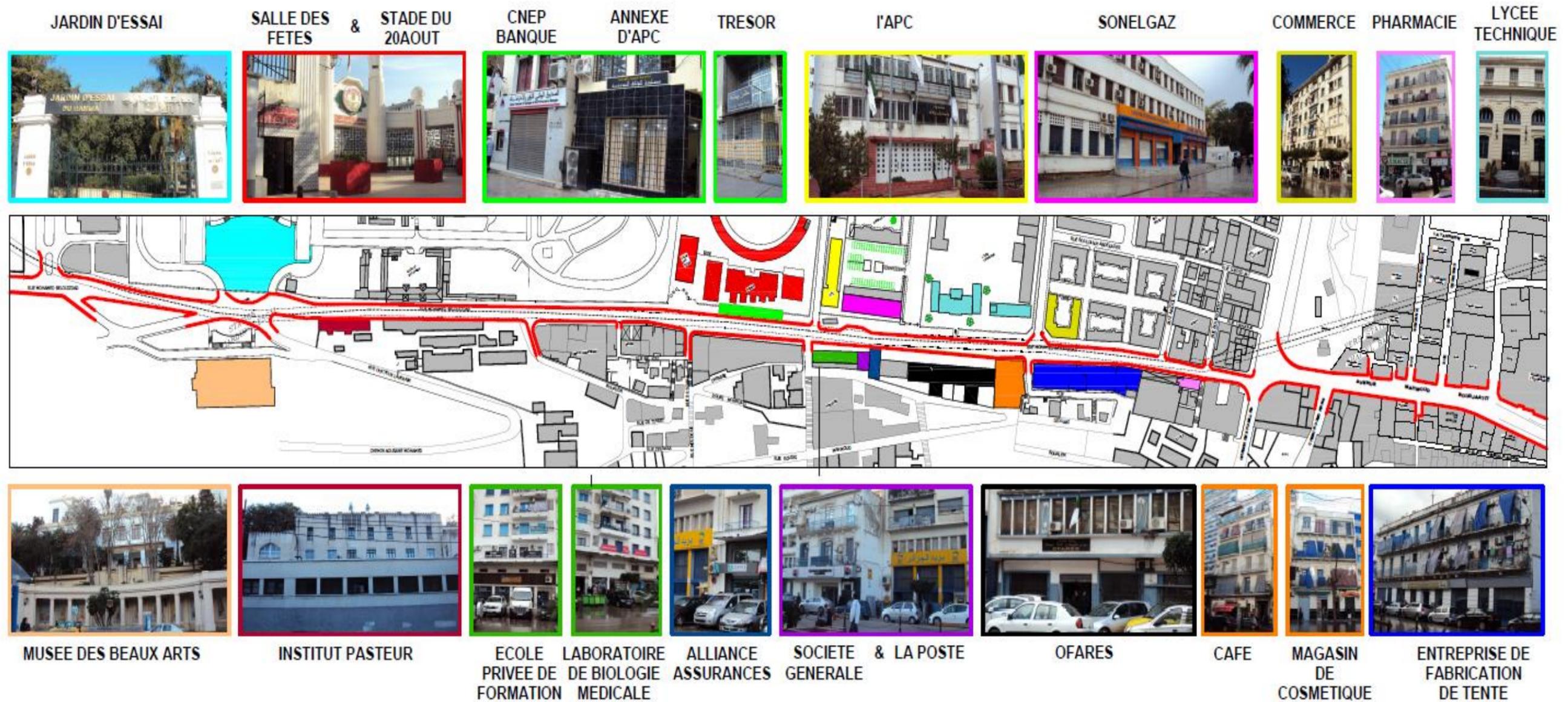


Figure 3-37 Les équipements que porte la rue Mohamed belouizdad

### 3.8. Les équipements

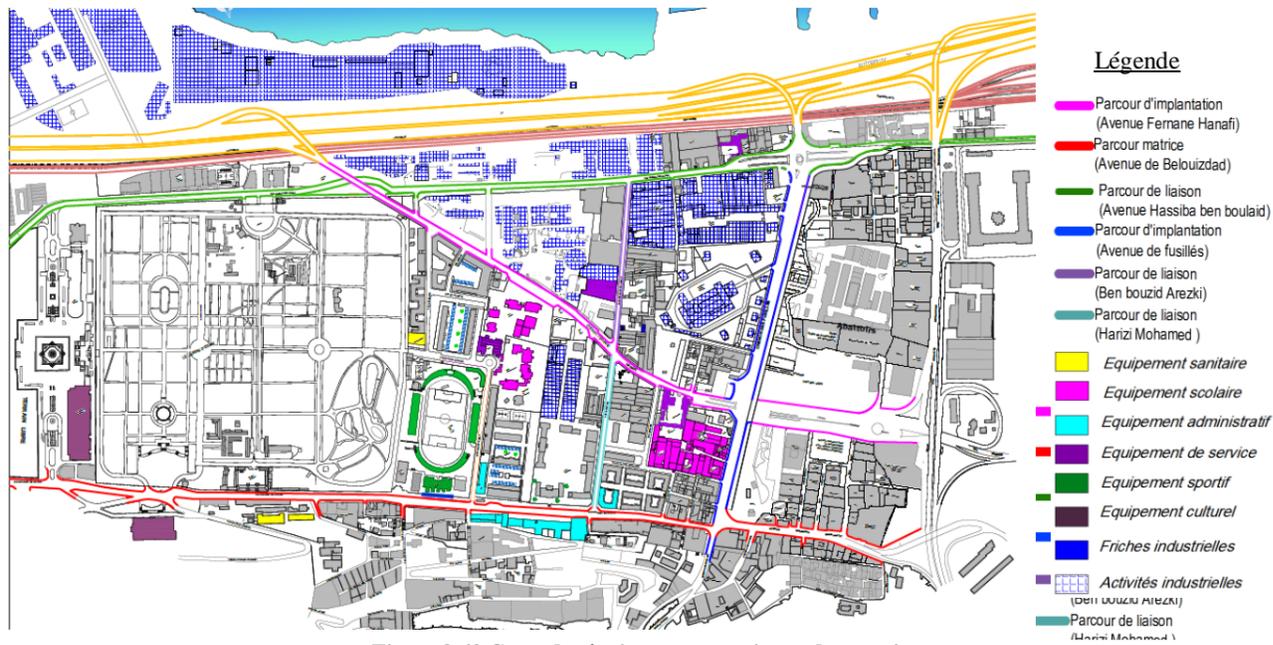
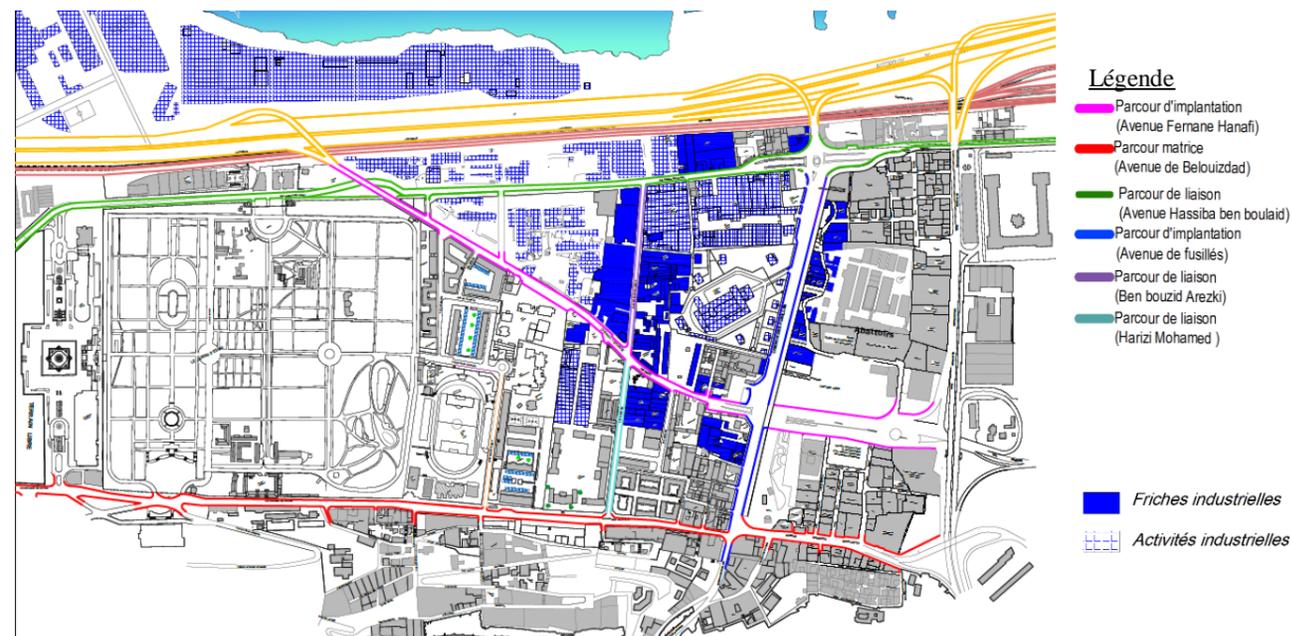


Figure 3-42 Carte des équipements au niveau du quartier

C'est un quartier mixte de par ses fonctions qu'il abrite, majoritairement occupé par des activités industrielles, et quelque équipements de proximité à usage variés

- **Classification des Infrastructures industrielles (fonctionnelles /non fonctionnelles)**



Toutes les activités industrielles présente dans le site sont appelées à être délocalisées, à titre d'exemple: Hamoud Boualam et sonelgaz, et en Second lieu les friches industrielles existantes qui offrent des poches vides a exploiter.

### Logique de découpage des ilots :

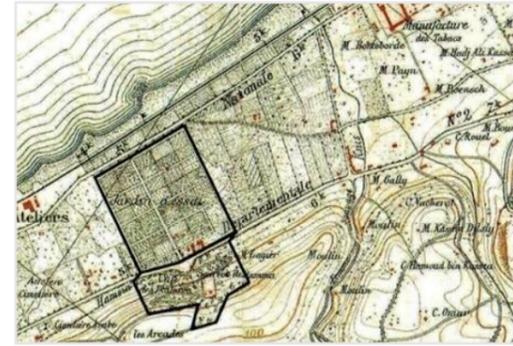


Figure 3-39 Période de 1879

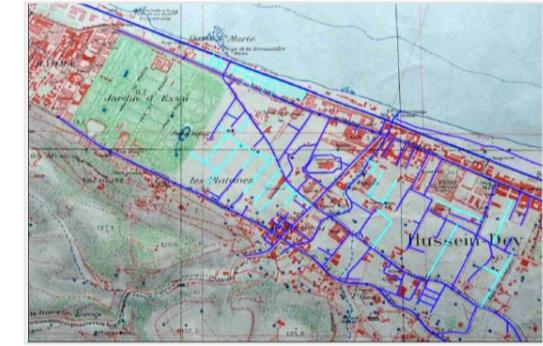


Figure 3-38 Période de 1924



Figure 3-41 Période de 1929



Figure 3-40 Période de 1950

Le parcellaire prend naissance de la trame agraire, cette trame d'une dimension de 60m environs, prend son origine de la trame du jardin d'essai

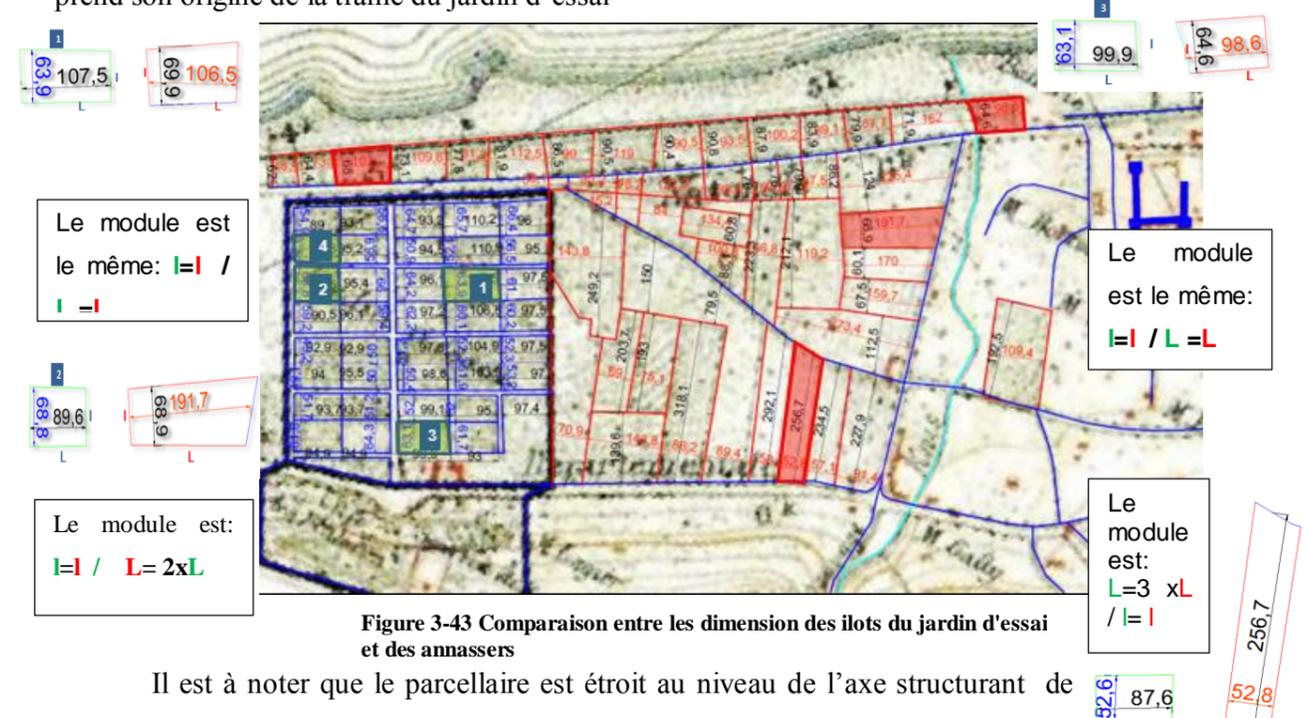


Figure 3-43 Comparaison entre les dimension des ilots du jardin d'essai et des annassers

Il est à noter que le parcellaire est étroit au niveau de l'axe structurant de belouizdad, dans le but d'avoir un maximum de parcelles profitant d'une façade sur ce dernier.

### 3.9. Les gabarits



Figure 3-44 Les gabarits

Le gabarit dominant est bas, il varie du (RDC à R+3), sauf quelques immeubles a haut gabarit qui atteignent les R+15 situés sur l'axe majeur de Belouizdad et la rue F.Hanafi.

### 3.10. Type d'habitat : collectif/ individuel

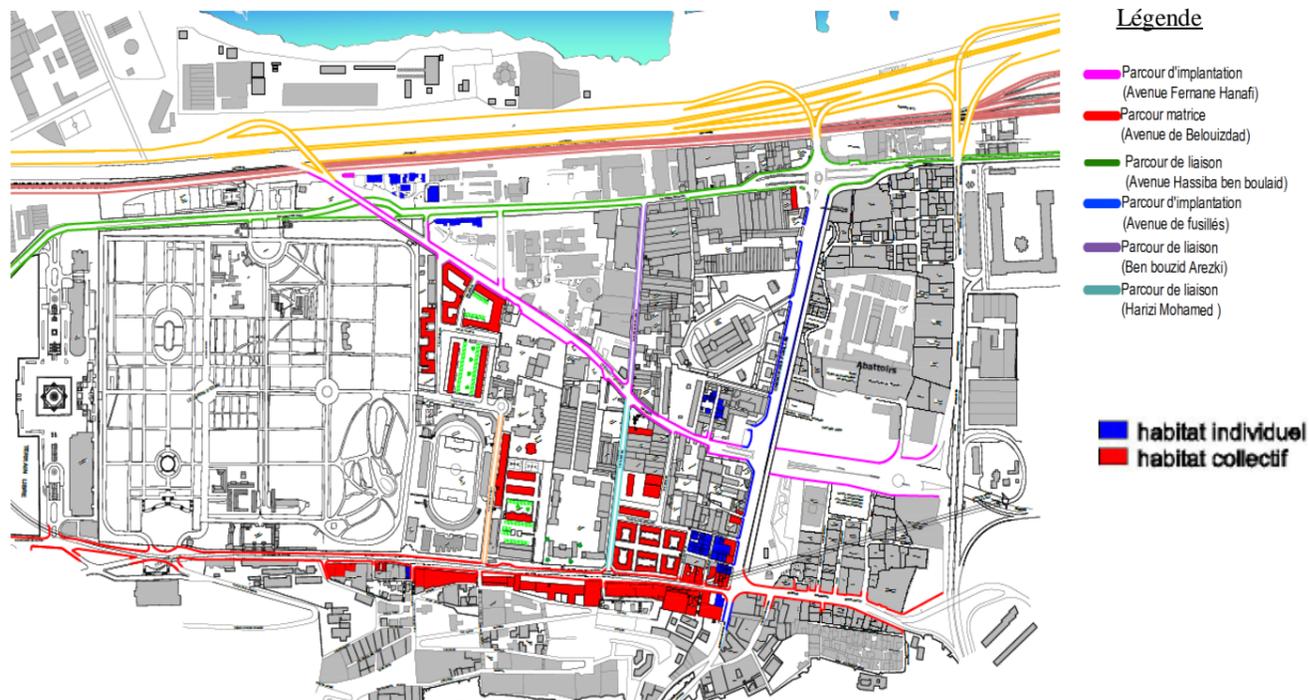


Figure 3-46 Carte des types d'habitat collectif/ individuel

On dénombre deux type d'habitat: l'individuel et le collectif, ce dernier existe de façon majoritaire, répertorié en: Habitat de l'époque néoclassique, l'Habitat Bon Marché (HBM), et enfin les grands ensembles.

### 3.11. Classification de l'habitat par période

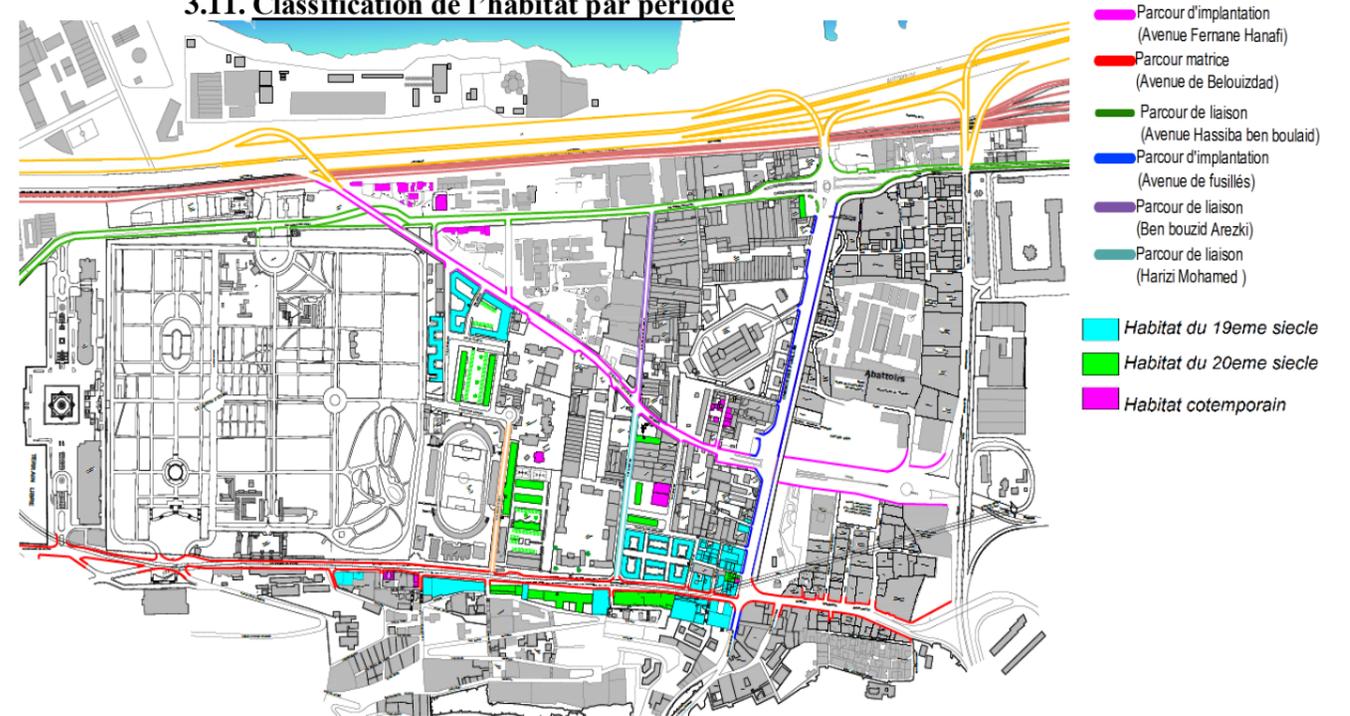


Figure 3-45 Carte de la classification de l'habitat par période

On remarque que l'habitat développé au niveau du quartier des annassers est de différentes époques, il varie du 19eme au 20eme siècle. La période contemporaine connaît quelques réalisations très peu.

### 3.12. Bâti et infrastructures industrielles à retenir et à démolir

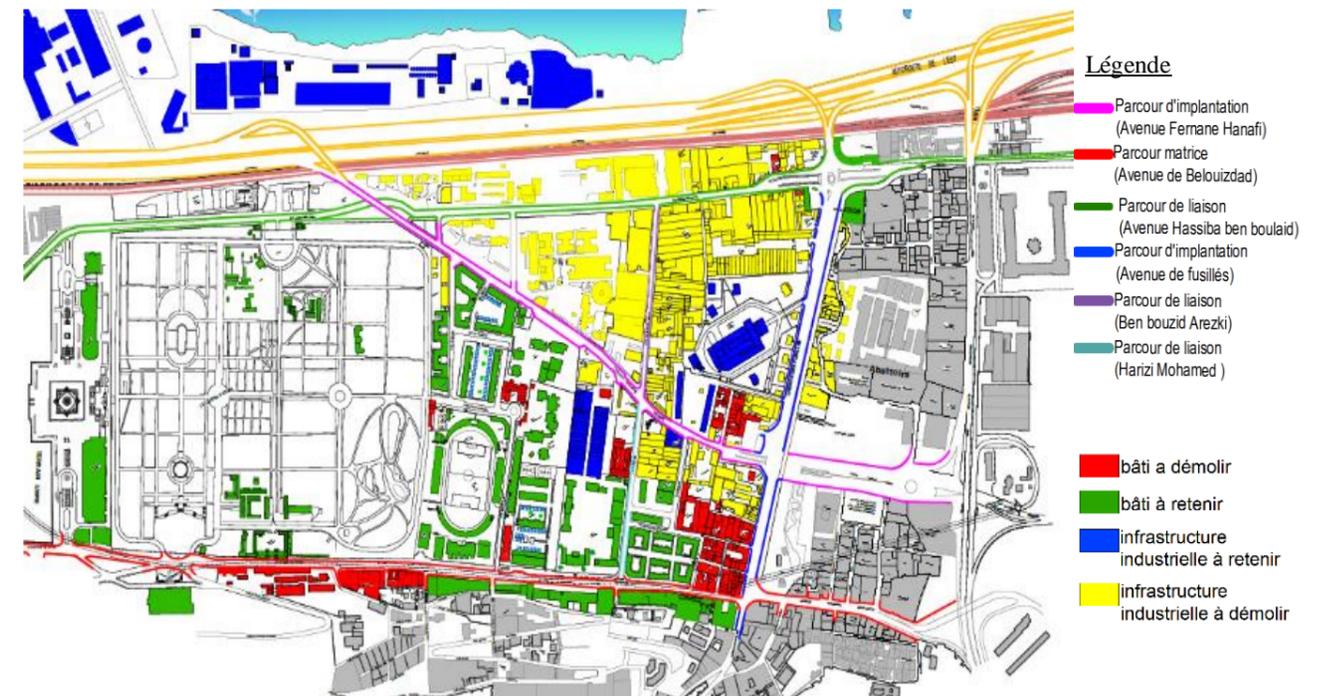


Figure 3-47 Bâti et infrastructures industrielles à retenir et à démolir

Le bâti à démolir offre une grande assiette potentiellement exploitable d'une surface de 32 000m<sup>2</sup>

### 3.13. Analyse du bâti du XXème siècle

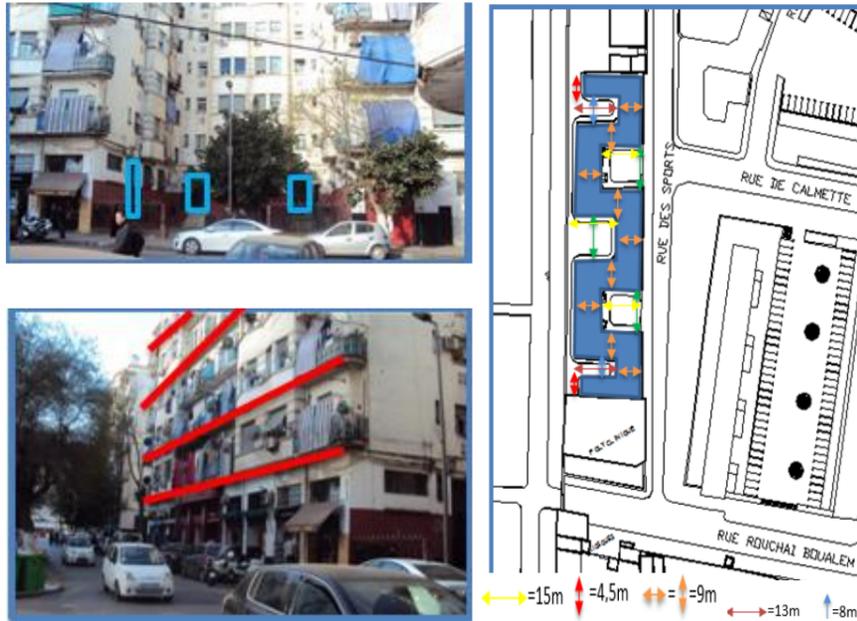


Figure 3-48 Vue n plan d'un immeuble du XXeme siecle

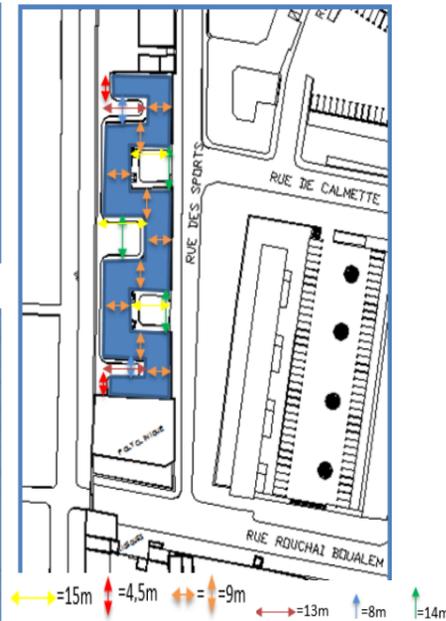


Figure 3-50 Représentation des éléments de la façade

#### Immeuble barre :

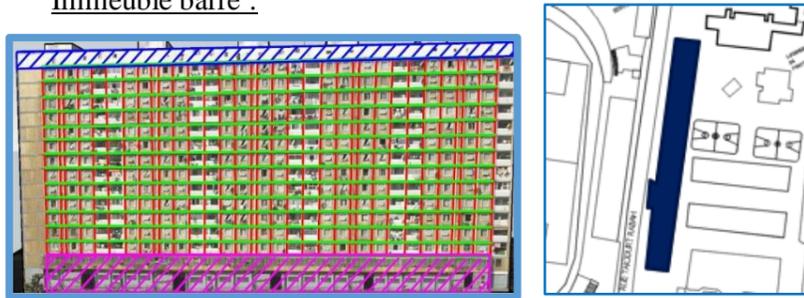


Figure 3-49 Vue en plan et schématisation d'une façade de l'immeuble barre

Immeuble barre de grande hauteur qui longe la rue TAKJOURT RABAH, sa façade se compose de trois compartiments un soubassement comportant un RDC commercial et un étage de bureau, un corps occupé par des logements ou les ouvertures sont organisées par une trame, et un couronnement occupé par une terrasse. Des éléments en saillit marquent les différents niveaux et les éléments porteurs



C'est un immeuble a cour en forme de U sa façade qui donne sur la cour est symétrique par rapport à un axe central, elle se compose de 4 types d'ouvertures entre fenêtres et balcons, couronné par une terrasse accessible sue laquelle sont construit des logements illicites. On remarque aussi une alternance entre le plein et le vide à l'horizontale représenté par les balcons au centre de la façade et deux éléments verticaux en sailli qui marquent l'entrée de l'immeuble. On remarque aussi que sur les façades latérales modification de cette dernière en transformant les balcons en loggias ou véranda.

Immeuble collectif a cour de R+7, composé de 11 ailles et de 5 cours de différents tailles.

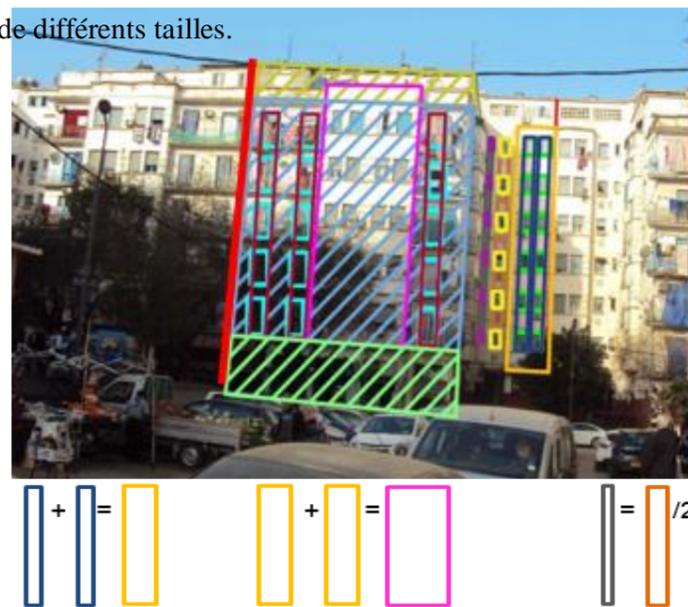


Figure 3-51 Analyse de la façade

L'immeuble se compose d'un soubassement occupé par des commerces, un corps occupé par les logements et un couronnement occupé par une terrasse appropriée par les habitants en construisant des logements illicites. On remarque une symétrie par rapport a l'axe rouge La façade se compose d'un rythme vertical d'ouvertures avec des parties saillantes.



La façade est composée d'un socle commercial en RDC qui assure l'alignement avec la rue et deux blocs qui mentent en hauteur de 5 niveaux, l'angle est traité avec une forme arrondie et de grandes ouvertures qui suivent la forme arrondie de l'angle, des ouvertures de taille moyenne sont disposées sur les extrémités intérieures des deux blocs suivies



Pour la façade sur la rue Fernane Hanif on remarque que les angles sont traités avec un arrondissement comportant des fenêtres qui suivent la forme de l'angle, et tout au long une enfilade de balcons qui sont interrompus par des éléments verticaux qui représentent la cage d'escalier et qui marquent les entrées du bâtiment, ces derniers ont eux aussi ont été transformés en loggias et vérandas.

3.14. Schema de structure

# Schema de Structure

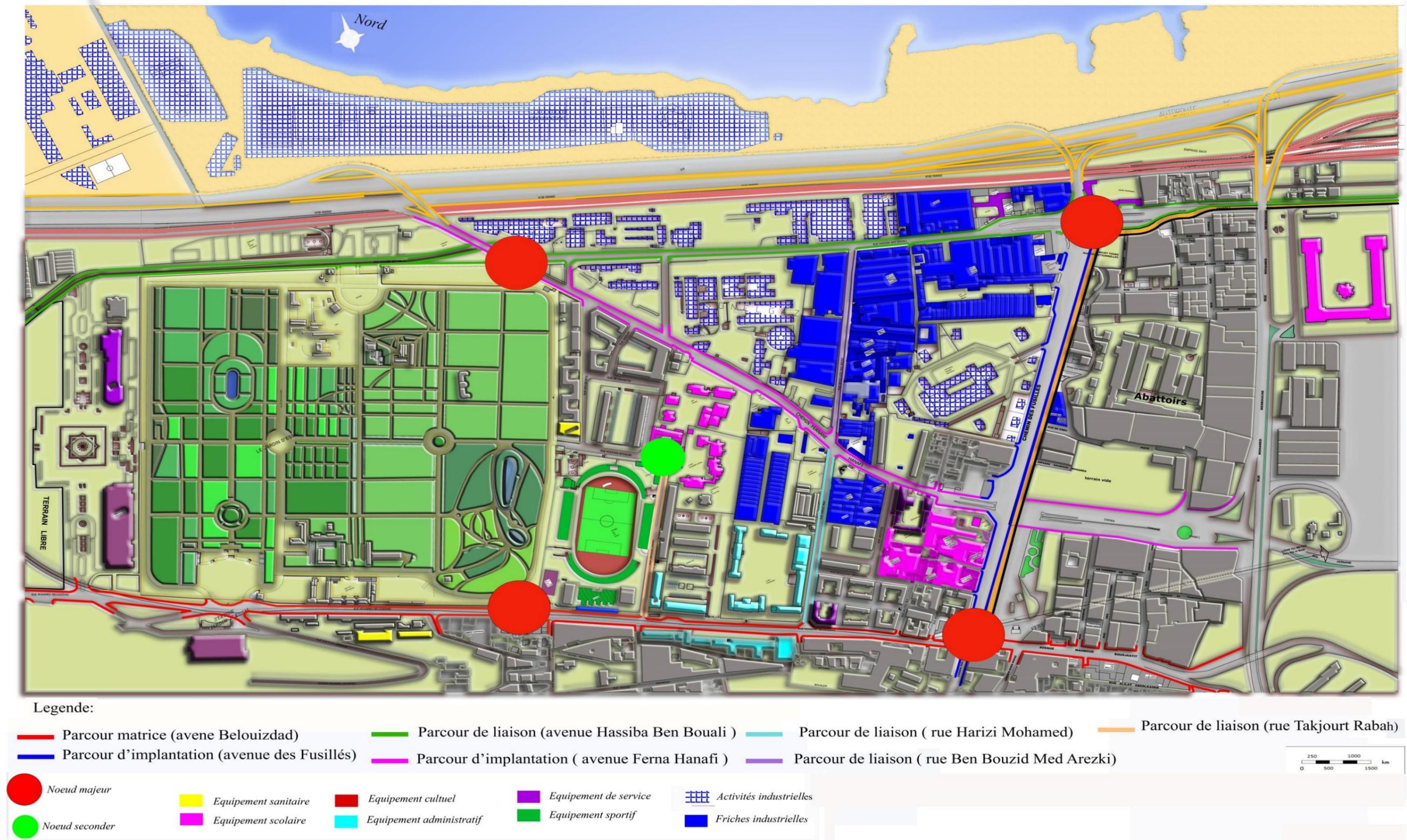


Figure 3-52 Schémade structure

3.15. Bilan et diagnostic du site

# Bilan et diagnostic du site

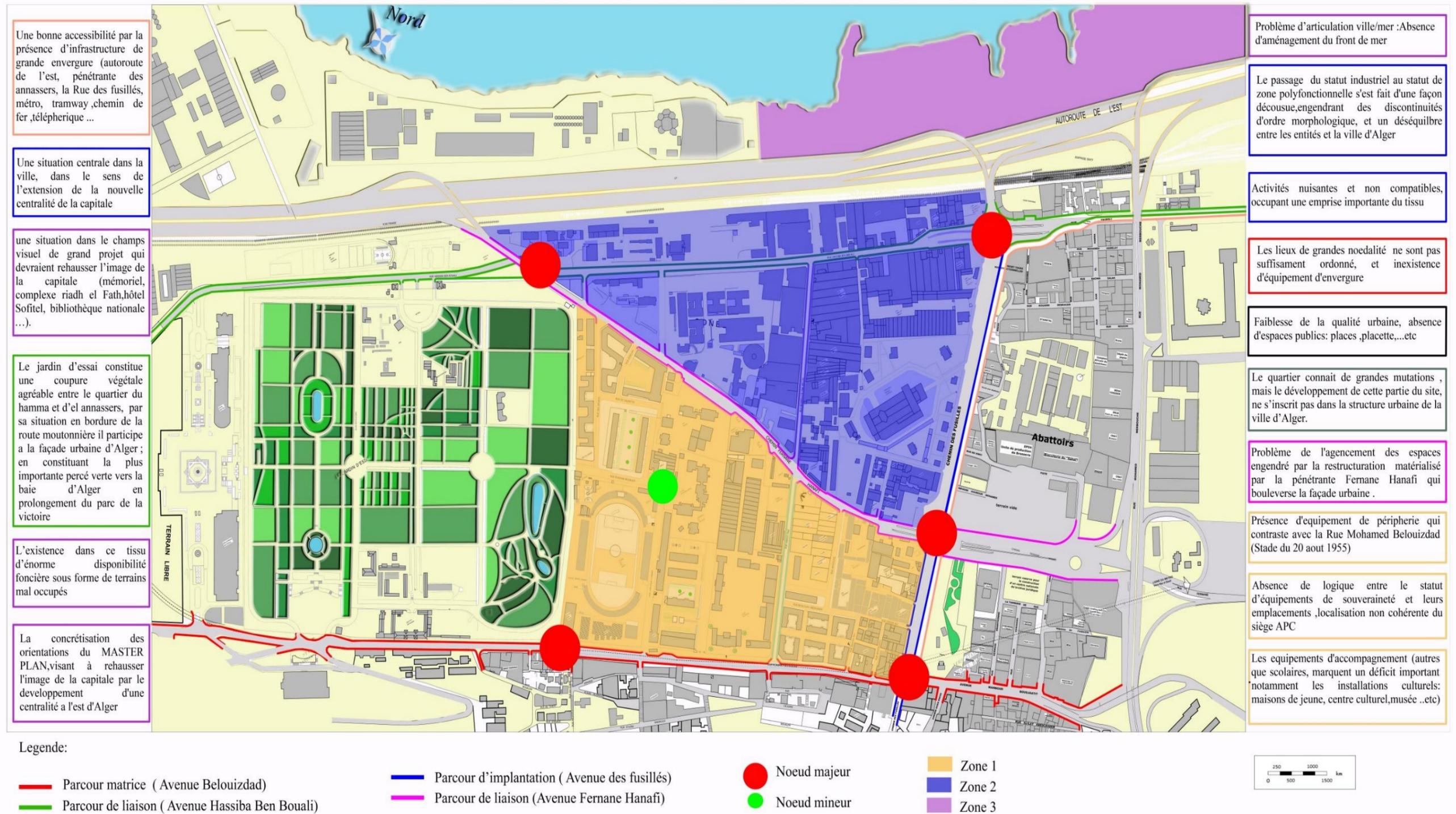
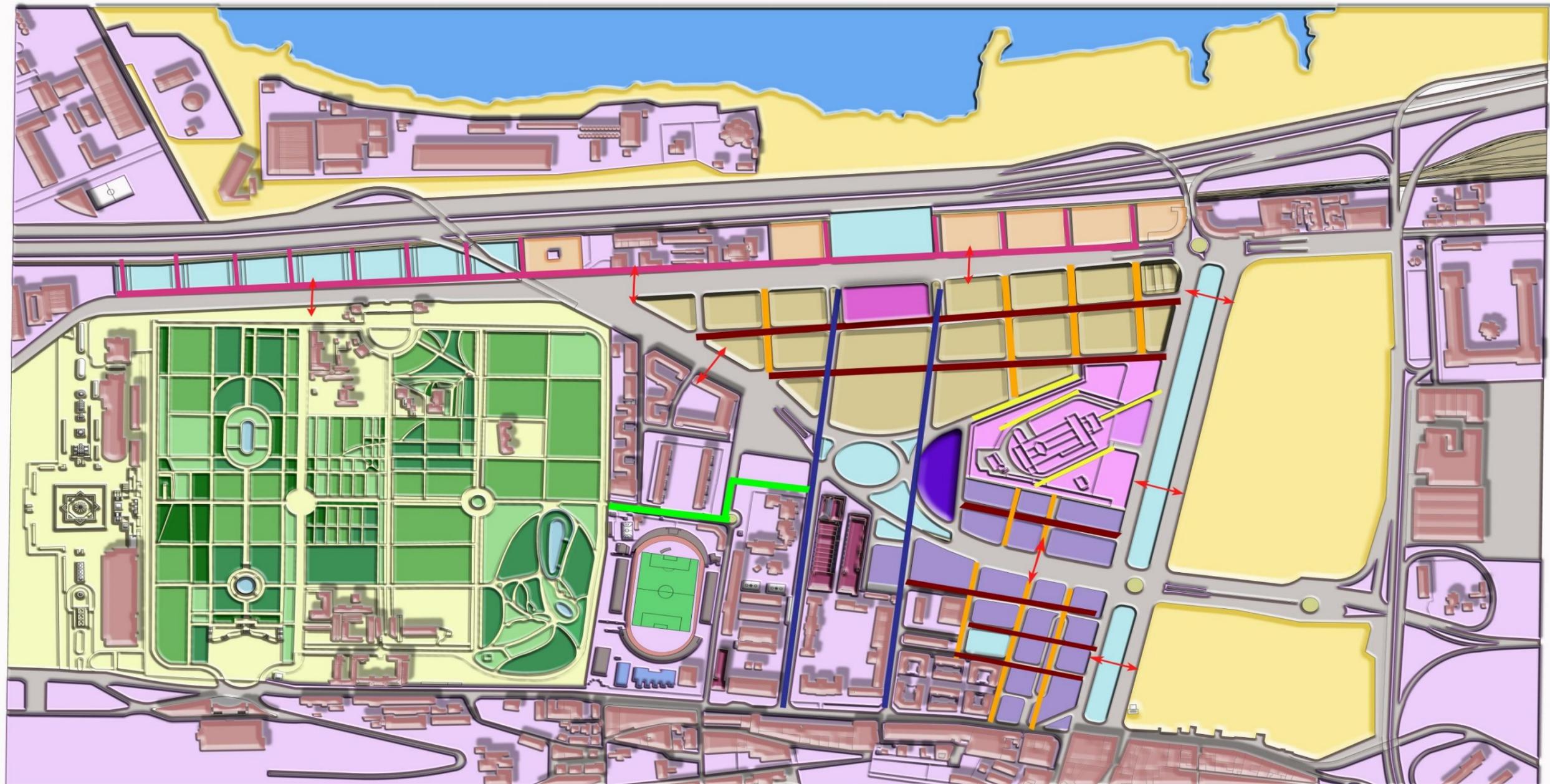


Figure 3-53 Bilan et diagnostic du site

3.16. Schema d'aménagement

# Schema d'aménagement



- Renouveau urbain de l'entité
- Recomposition du tissu urbain
- Assiette du projet architecturale
- Espace public projeté
- Batis existant

- Integration de l'imprimerie nationale dans l'aménagement projeté
- Remembrement parcellaire
- A.P.C projetée
- Projet étatique projeté

- Axe vert
- Prolongement des deux axes existants
- Creation de nouvelles voies suivant le decoupage du jardin d'essai
- Prolongement et mise aux normes des voies existantes

- Remembrement parcellaire
- Creation d'une voie parallèle aux lignes de l'imprimerie nationale
- Elargissement des voies



Figure 3-54 Schéma d'aménagement

## SCHEMA D'AMENAGEMENT

- La voirie:

Dans le but de fluidifier la circulation et de donner au voies principale (on site, l'avenue Hassiba Ben Bouali, l'avenue Fernan Hanafi et l'avenue des Fusillés) on a procédé a l'élargissement de ces dernières et en augmentant leurs gabarits en réservant deux voies pour les voitures, une voie pour le poids lourd et une voie cyclable ; et pour prolonger la balade du jardin d'essai vers notre site d'intervention on a pensé à aménager une voie piétonne qui relie entre le jardin d'essai et la place publique .

- Les nœuds :

Rehaussement du caractère des deux nœuds reliant les parcours territoriaux (avenue Belouizdad, avenue des Fusillés et avenue Hassiba Ben Boualid) en aménagent une place linéaire.

- Espaces publics et jardins :

- Un espace vert aménagé le long du jardin d'essai afin de prolonger le jardin d'essai dans la ville ouvert sur l'avenue Hassiba.
- Aménagement d'une place publique qui fait office d'une rotule, articulant le tissu ancien et le tissu projeté au niveau de l'avenue Fernan Hanafi.
- Création d'une esplanade donnant sur la mer et qui offre une vue directe sur le projet architectural, elle couvre une partie de la voie ferré et elle est portée sur un axe virtuel qui la relie avec la place publique.
- Aménagement d'une place linéaire au niveau de l'avenue des Fusilles afin de marquer l'axe de dédoublement, cette dernière est inspirée des rambla en Barcelone et les cours de Annaba.
- Réaménagement du jardin autour de l'imprimerie nationale en éliminant son mur de clôture et le remplacé par une clôture légère végétalisée dans le but d'intégrer l'imprimerie nationale dans notre intervention urbaine.
- Aussi aménagement de plusieurs placettes afin de crée des ambiances conviviales dans les différents quartiers autour.

- Les ilots :

Ils sont le résultat du prolongement et la mise aux normes des voies existantes et la création de nouvelles voies qui suivent le module ressortis de la logique du découpage des ilots du jardin d'essai ; dans la zone 2 Nord de l'avenue Fernane

Hanafi, la taille des ilots obtenu permet de monter à l'échelle de l'aménagement des projets projetés au abattoirs et d'avoir un aménagement adéquat avec les nouvelles ambitions du Master plan qui consiste a créé une nouvelle centralité dans notre site, et dans la zone 1au Sud de l'Avenue Fernan Hanafi, leurs taille se rapproche de la tailles des ilots du 19eme siecle, cette dernière est obtenue en prenant la moitié du module des ilots du jardin d'assai et ceux dans le but de faire intégrer notre proposition avec le tissu existant.

On a procéder par l'occupation totale de ces ilots de manière à rentabiliser notre foncier au maximum, avec deux types d'immeuble : immeuble bureaux et immeuble mixte comportant un socle de R+2 et un bloc allant jusqu'en R+15.

Les immeubles mixtes se divisent en deux types : le type1 avec un rez de chaussée commerciale, deux niveaux de bureaux et un bloc d'Habitation, le type 2 comporte un rez de chaussée commercial et un bloc de bureaux.



**Figure 3-55 facade maritime de l'aménagement**



**Figure 3-56vue sur l'espace centrale**

3.17. Plan d'aménagement

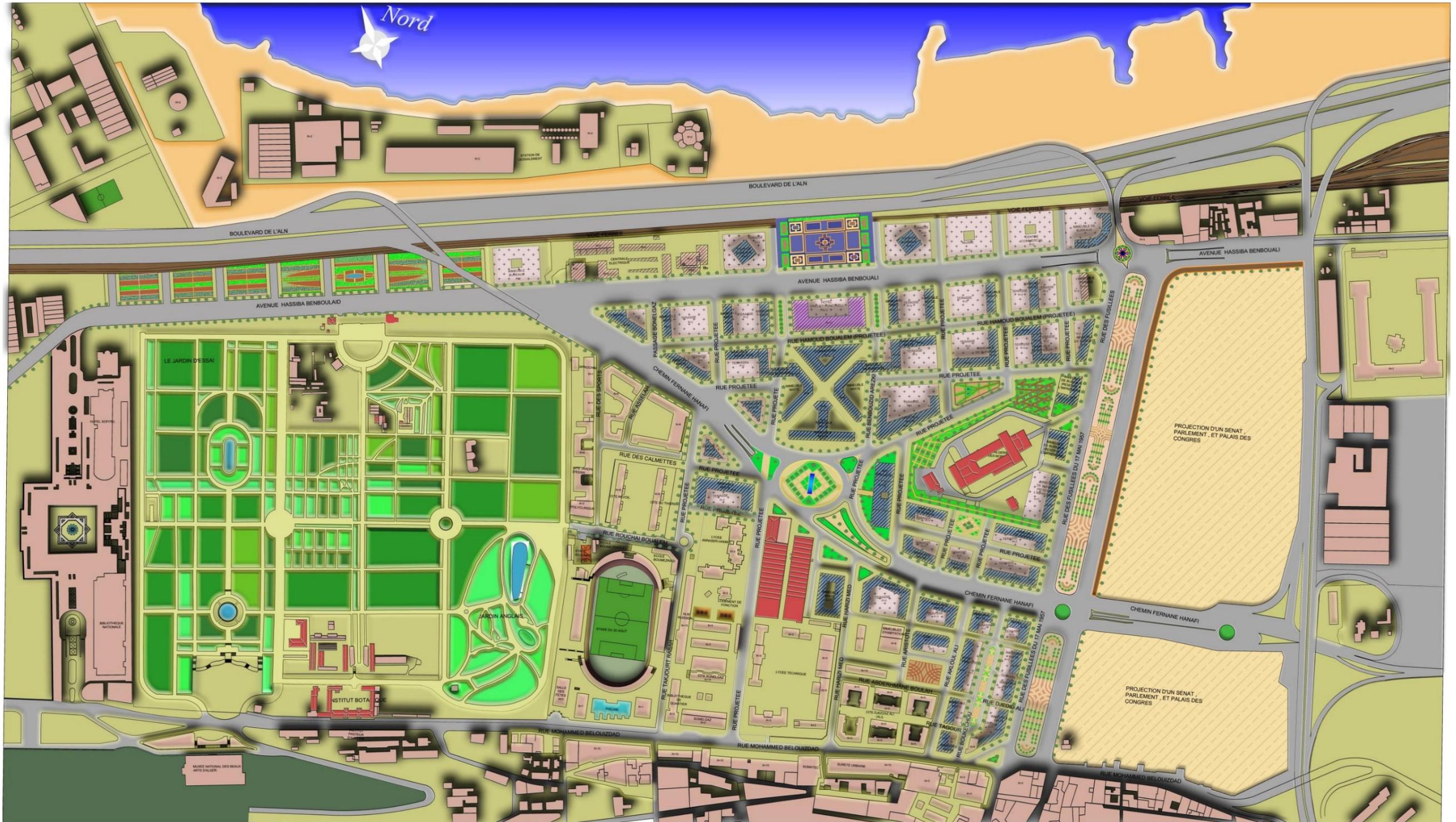


Figure 3-57 Plan d'aménagement

Legende:

- Batis existant
- Batis projeté
- Projet étatique projeté
- Jardin d'essai



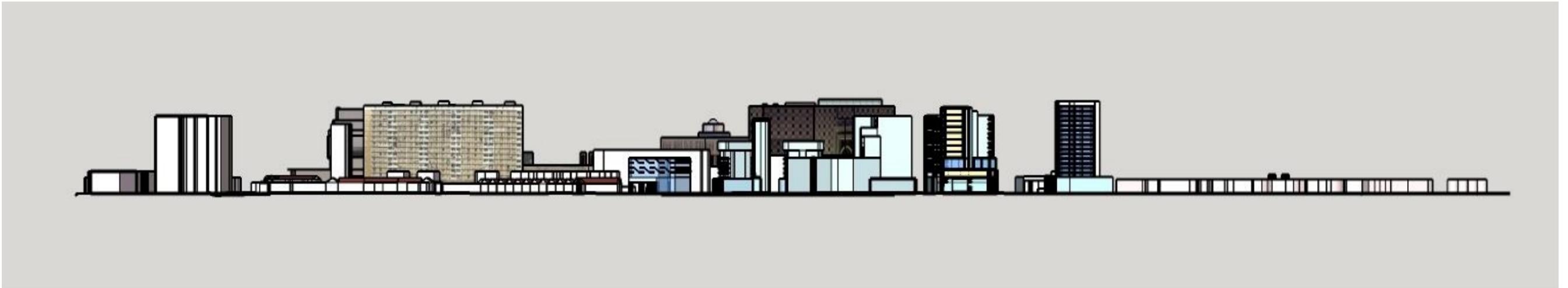


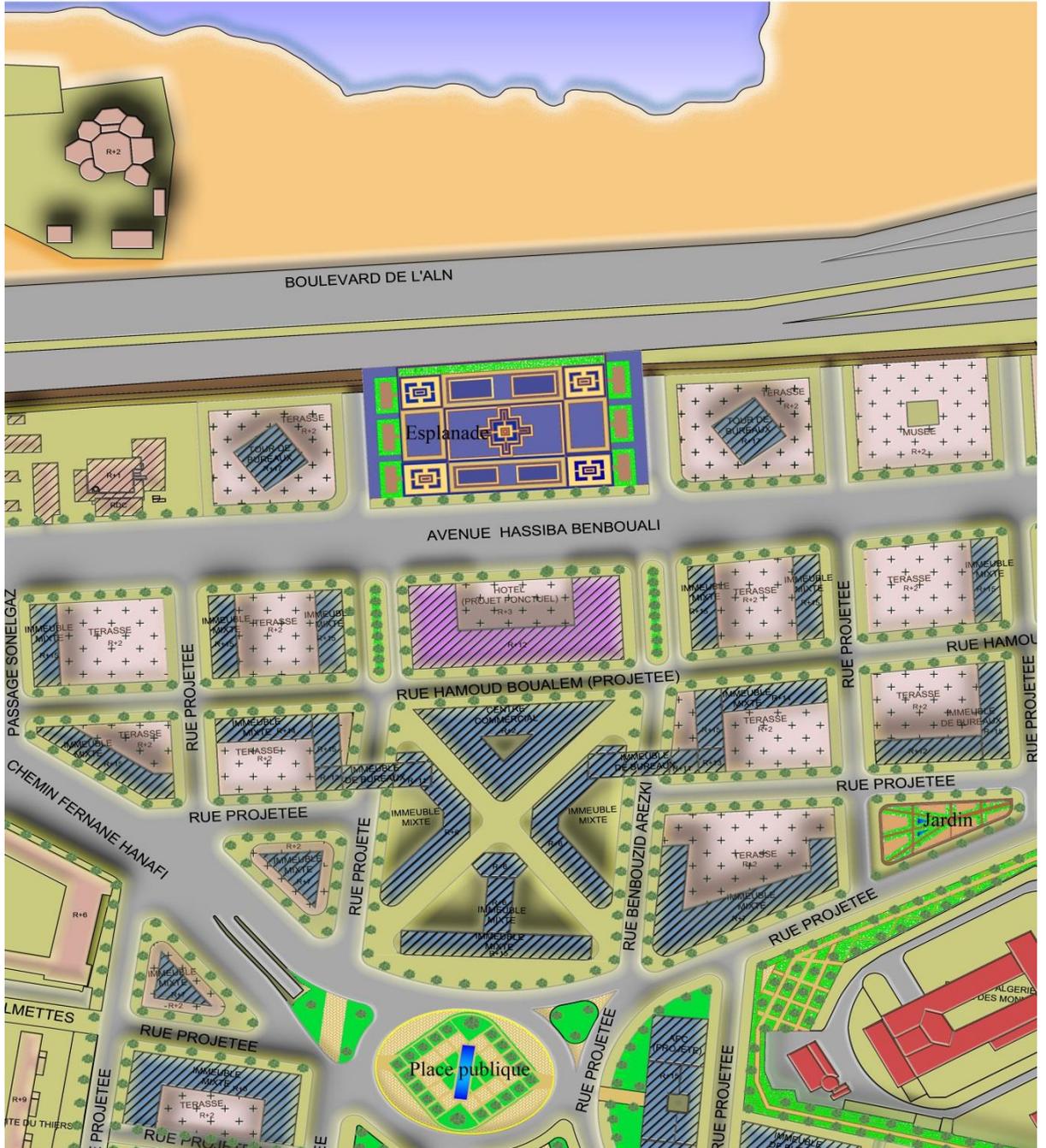
Figure 115 Coupe urbaine



Figure 116 coupe axonometrique

3.18. Plan de masse

# Plan de masse



Legende:

Batis existant

Batis projeté

Projet architectural

Figure 3-60 Plan de masse

3.19. Plan de l'hôtel

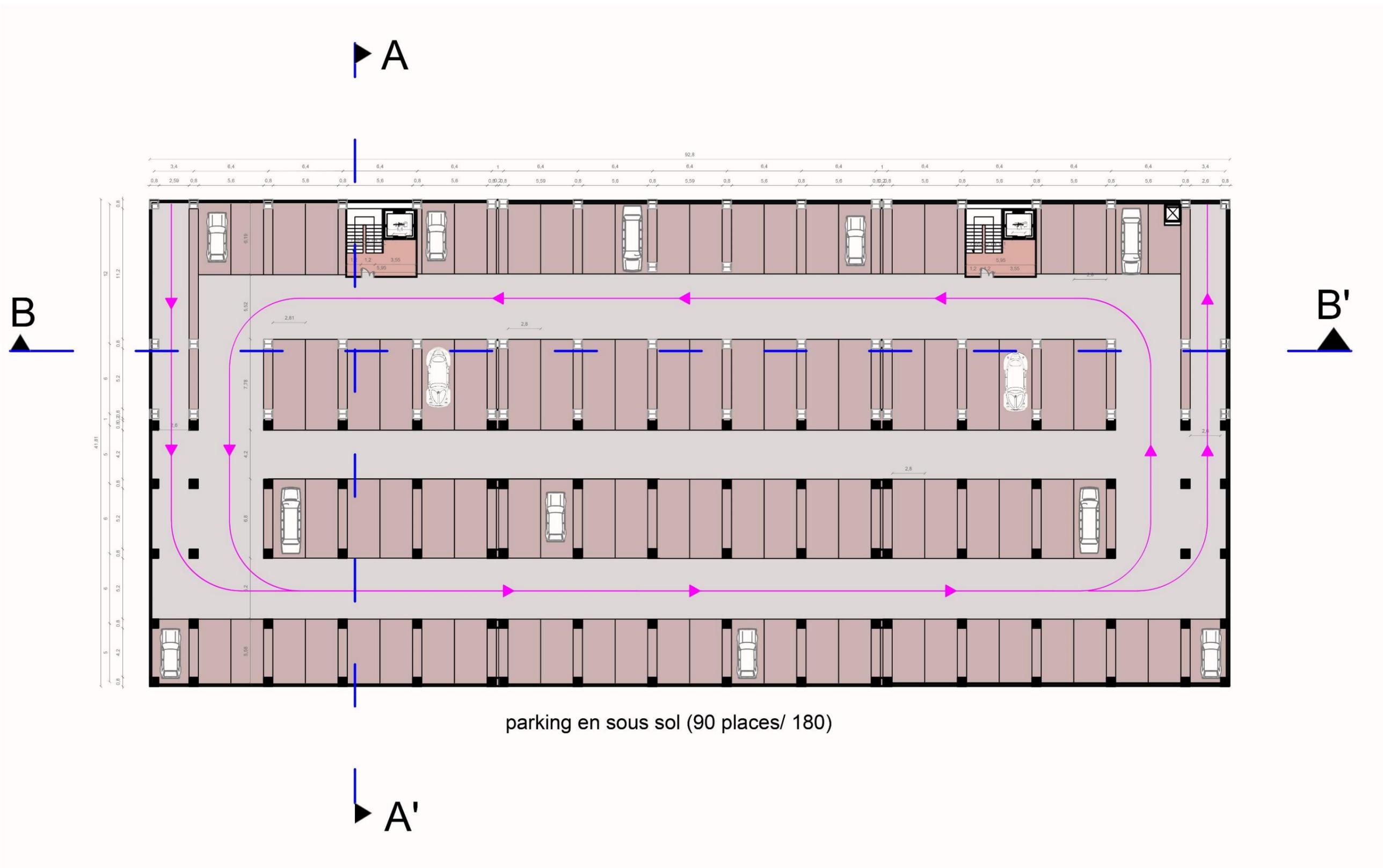
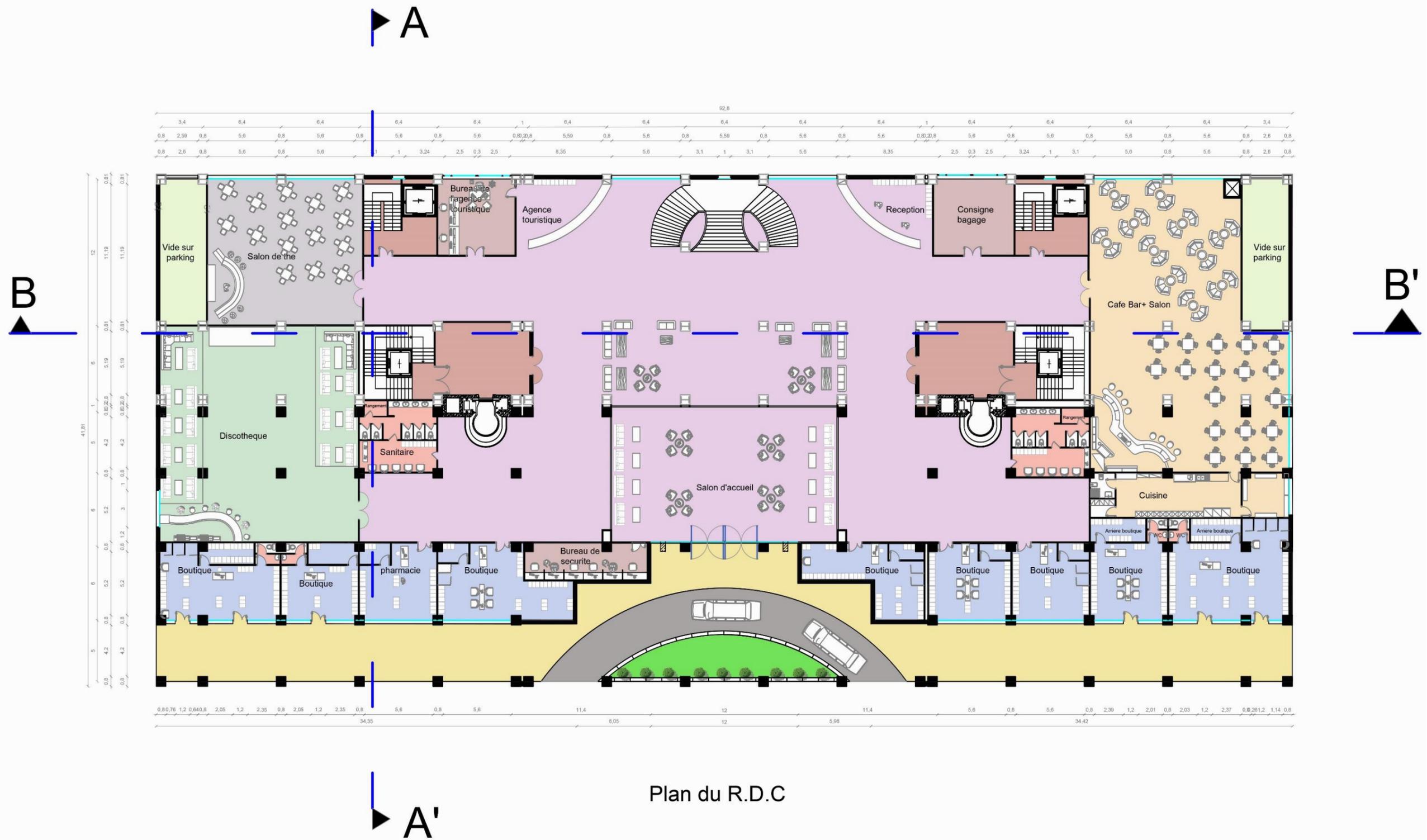
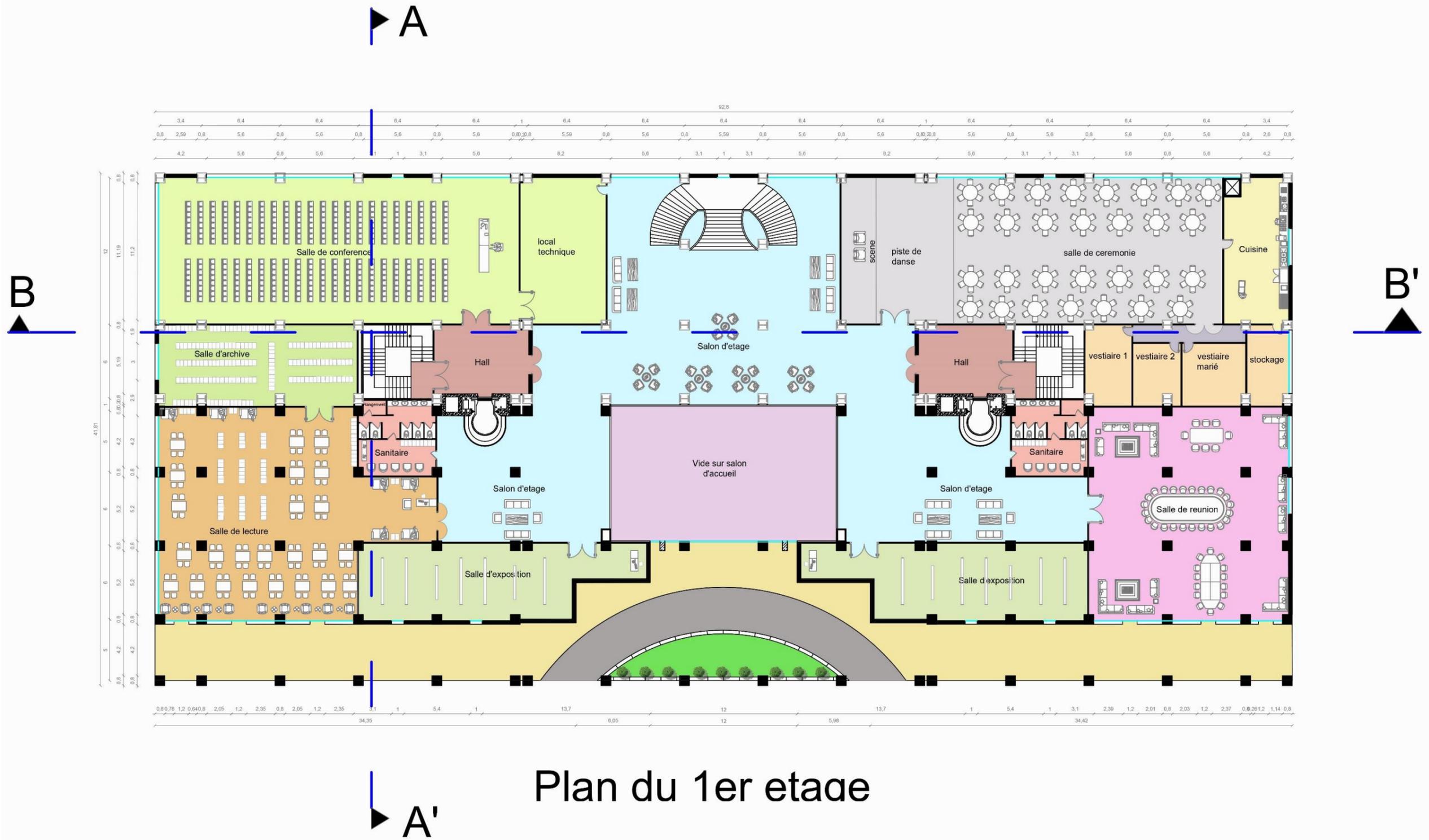


Figure 3-61 plan du 1er et 2eme sous-sol



Plan du R.D.C

Figure 3-62 plan du Rez-De-Chaussée



Plan du 1er etage

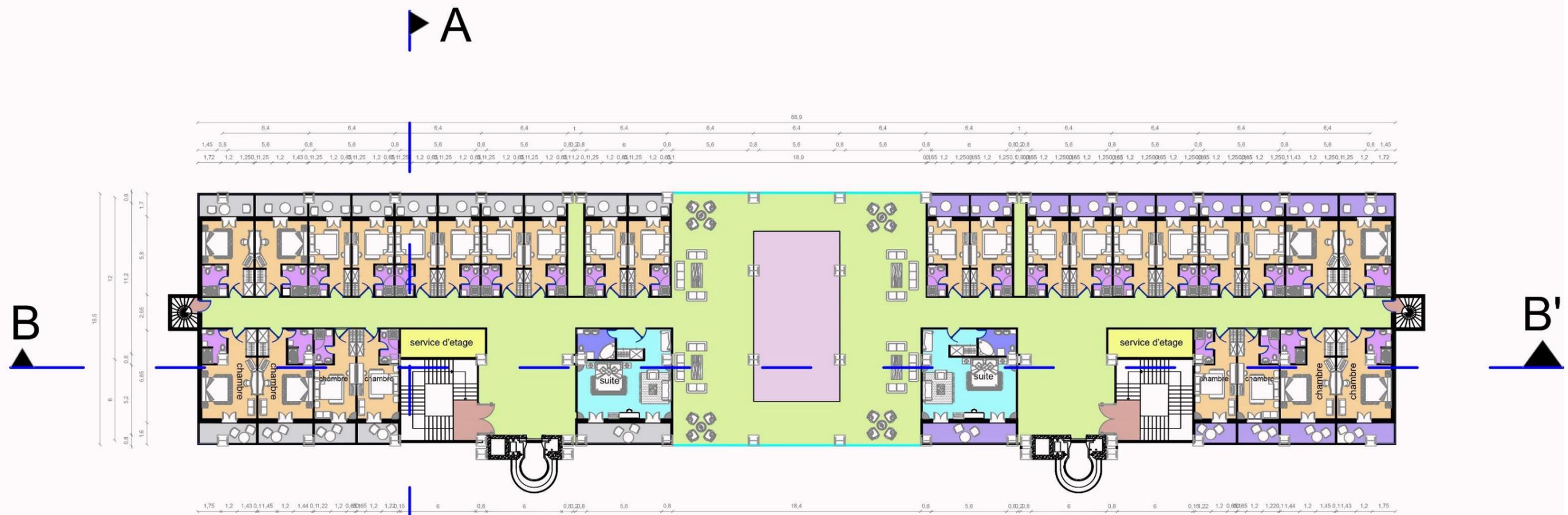
Figure 3-63 plan du 1er Etage





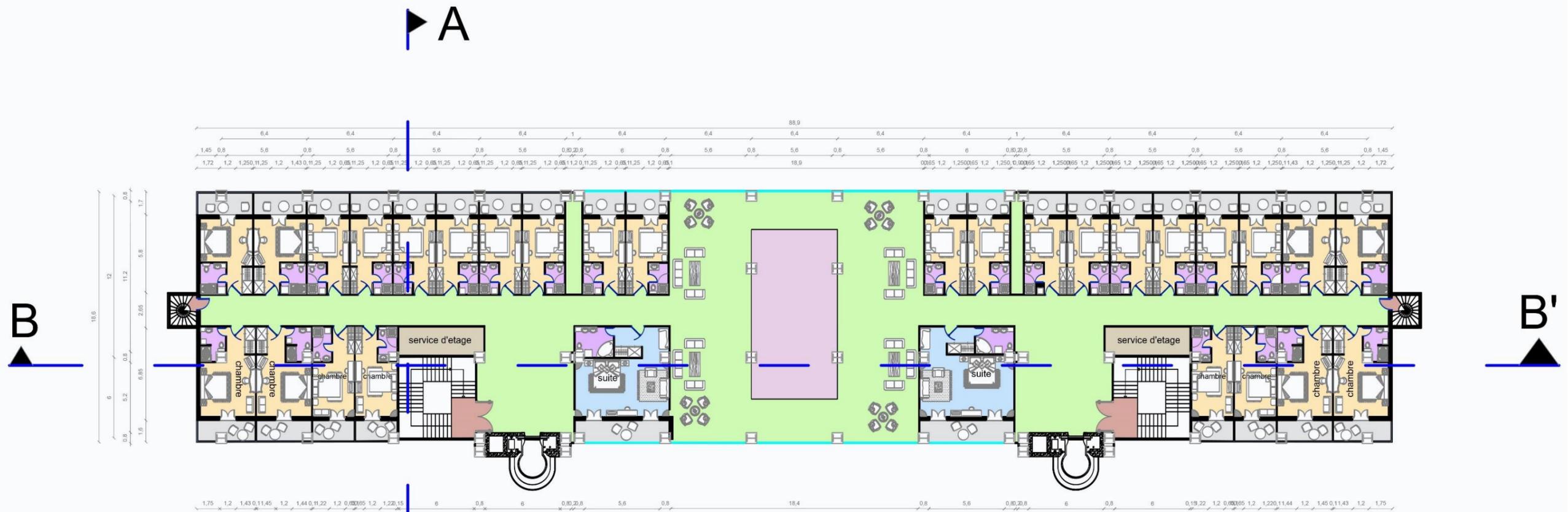
Plan du 3eme etage

Figure 3-65 plan du 3eme Etage



## Plan du 5-6-9-10 er etage 30/244

Figure 3-66) plan du (5,6,9,10)eme Etage



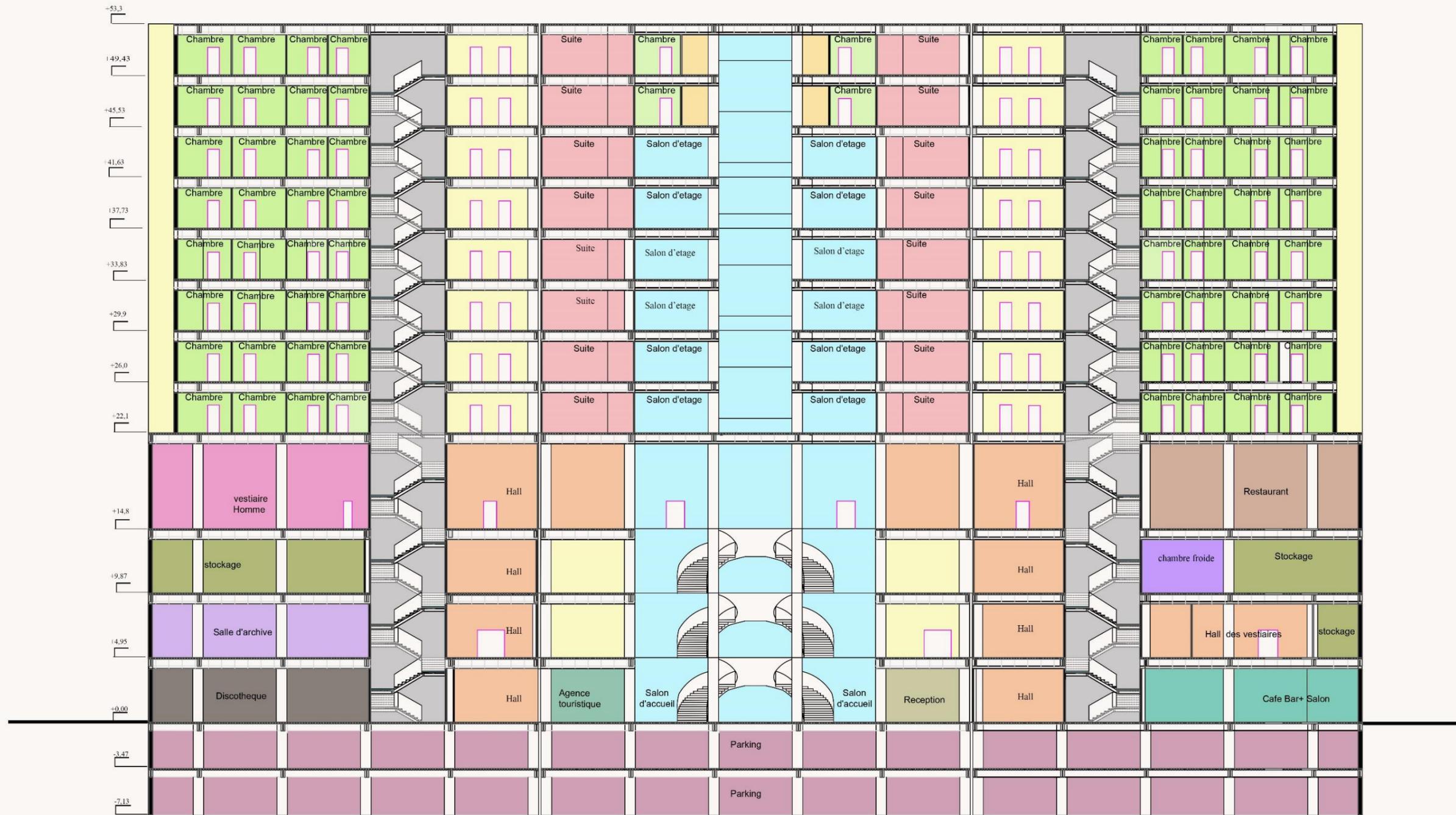
# Plan du 7-8 eme etage 30/244

Figure 3-67 plan du (7,8) eme Etage



3.20. Coupe de l'hôtel :

Coupe A-A



Echelle 1 :200eme

Figure 3-69 coupe AA

# Coupe B-B

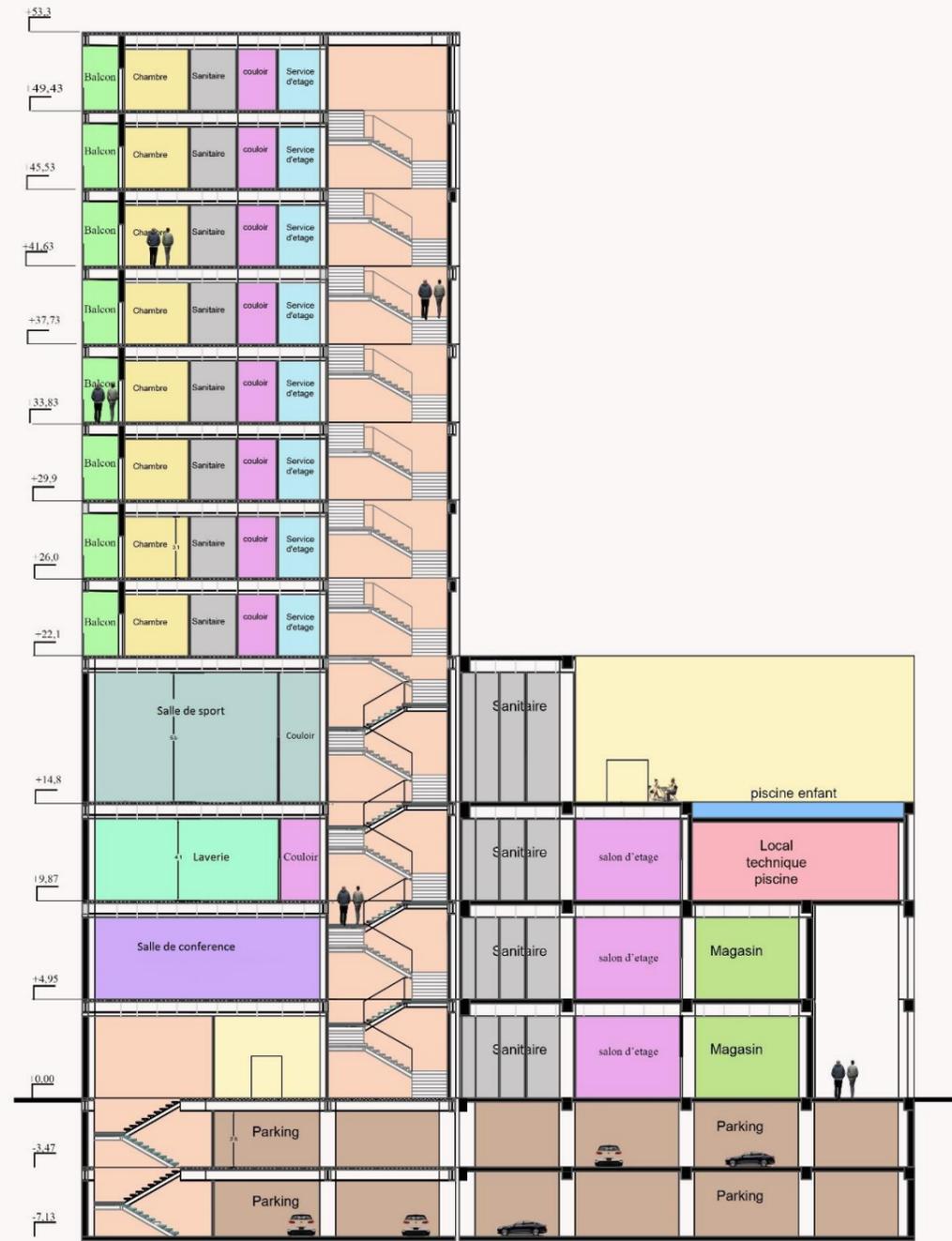


Figure 3-70: CoupeBB

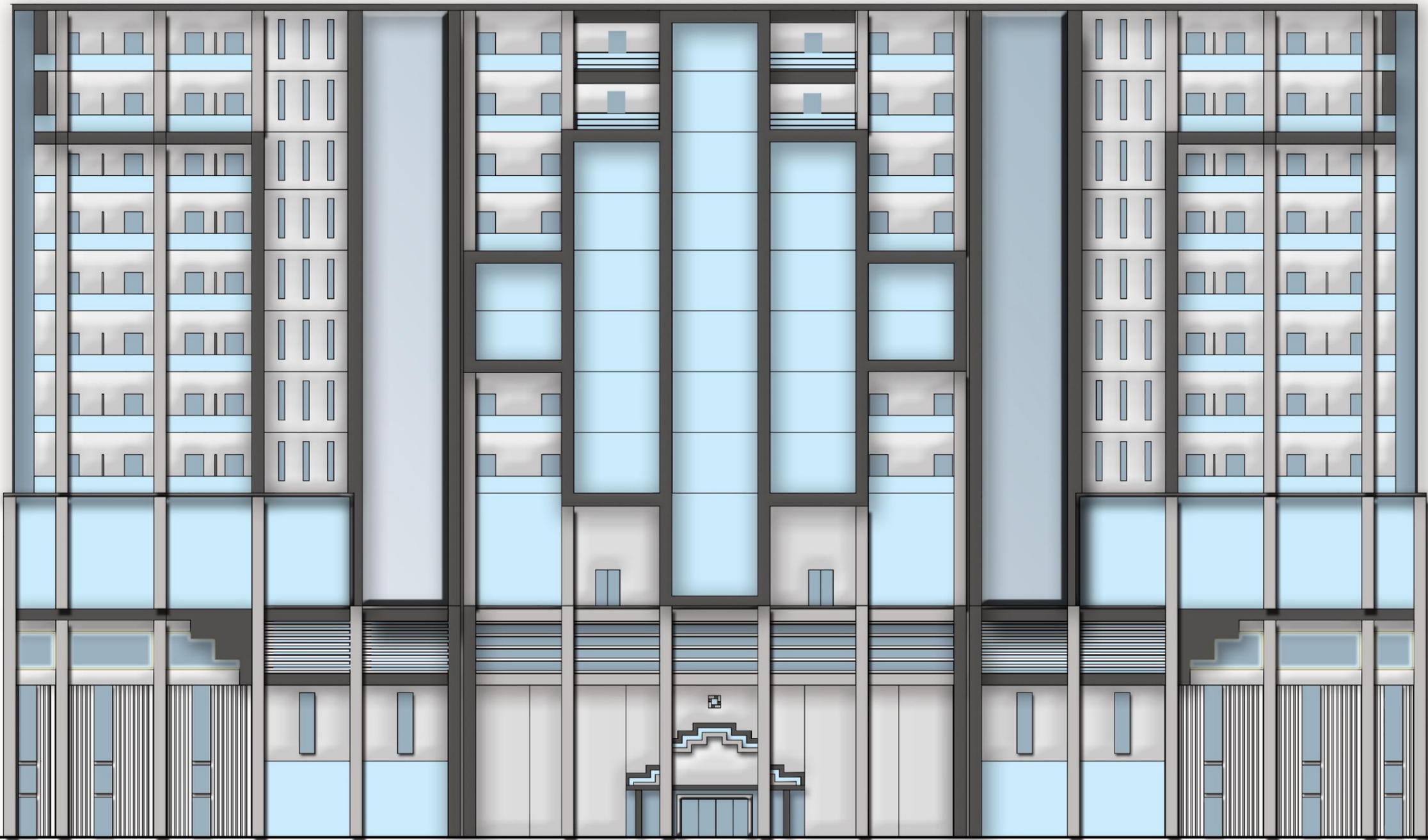


Figure 128 facade principale



Figure 129 facade posterieure

### 3.21. Programme quantitatif

Espace	Surface U	Nombre	Suface T(m²)
1er et 2eme sous-sol			
Parking		90	3719,9
Parking		90	3719,9
TOTAL			7439,8
Rez de chaussée			
Salon de thé	151,07	1	151,07
Discothèque	287,07	1	287,07
Café bar	339,94	1	339,94
Cuisine	57,22	1	57,22
Boutique		9	198
Bureau de sécurité	29	1	29
Salon d'accueil	320,25	1	320,25
Consigne baguage	40,55	1	40,55
Bureau agence touristique	40,55	1	40,55
Reception	31,4	1	31,4
Agence touristique	40,55	1	40,55
Sanitaire	36	2	72
Vide sur paking	45	2	90
Galerie	552,14	1	552,14
Espace de circulation	836,63	1	836,63
TOTAL			3086,37
1er etage			
Salle de conference	320,03	1	320,03
Local technique (s.confence)	80,1	1	80,1
Salle de lecture	280,1	1	280,1
Salle d'exposition	122	2	244
Salle d'achive	104,13	1	104,13
Salle de reunion	270,58	1	270,58
Salle de ceremonie	370,85	1	370,85
Vestiaire		3	84,24
Sanitaire	36	2	72
Cuisine	60,26	1	60,26
Stockage (cuisine)	20,1	1	20,1
Salon d'etage	173,44	1	173,44
Espace de circulation	320,4	1	320,4
TOTAL			2328,23
2eme Etage			
Cuisine	425,96	1	425,96

Chambre Froide (cuisine)	33,64	1	33,64
Stockage (cuisine)	18,78	1	18,78
Salle de réunion	81,86	1	81,86
Bureau de comptable	60	1	60
Bureau secretaire	35,34	1	35,34
Bureau diecteur	66,8	1	66,8
Local technique piscine enfant	164,8	1	164,8
Refectoire pour personnels	283,78	1	283,78
Local technique piscine Adulte	277,91	1	277,91
Local technique piscine couverte	255,03	1	255,03
Sanitaire	36	2	72
Stockage	197,8	1	197,8
Atelier de reparation	192,05	1	192,05
Laverie	200,04	1	200,04
Salon d'etage	136,17	1	136,17
Espace de circulation	660,23	1	660,23
TOTAL			3162,19
3eme etage			
Restaurant	732,8	1	732,8
Garderie	168,24	1	168,24
Piscine enfant	128	1	128
Piscine adulte	202,3	1	202,3
Sanitaire	36	2	72
Salle de Sport	242,3	1	242,3
Salle d'aerobic	111,88	1	111,88
Vestiaire homme	80,33	1	80,33
Vestiaire femme	68,09	1	68,09
Piscine couverte	340,18	1	340,18
Sallon d'etage	28,8	1	28,8
Espace de circulation (Verriere incluse)	227,93	1	227,93
Terrasse	905,21	1	905,21
TOTAL			3308,06
Plan du (5,6,7,8,9,10)eme etage			
Chambres		28	773,93
Suites	59	2	118
service d'etage	13	2	26
Salon d'etage	54,12	4	216,48
Circulation	440,12	1	440,12
TOTAL			1574,53
Plan du (11-12)eme etage			
Chambres		32	930
Suites	59	2	118

Figure 3-73: façade principale

service d'etage	13	2	26
Salon d'etage	30	4	120
Circulation	380,53	1	380,53
TOTAL			1574,53
TOTAL GENERAL			31920,89

**Explication du projet architectural :**

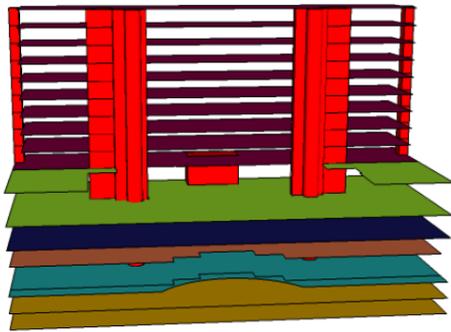


Figure 3-76 : schéma d'une volumétrie fonctionnelle (vue a partir de façade principale)

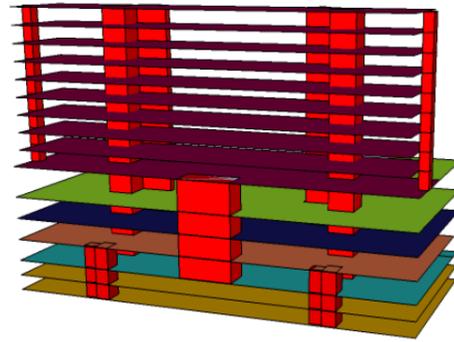


Figure 3-75 : schéma d'une volumétrie fonctionnelle (vue à partir de la façade postérieur)

- Parking
- Etage accueil/réception
- Etage Administratif et service
- Etage Technique
- Etage détente / loisirs
- Etages hébergement
- Circulation verticale



Figure 3-77 vue 3d de la façade postérieure de l'hotel



Figure 3-74 vue 3D de la façade principale de l'hotel

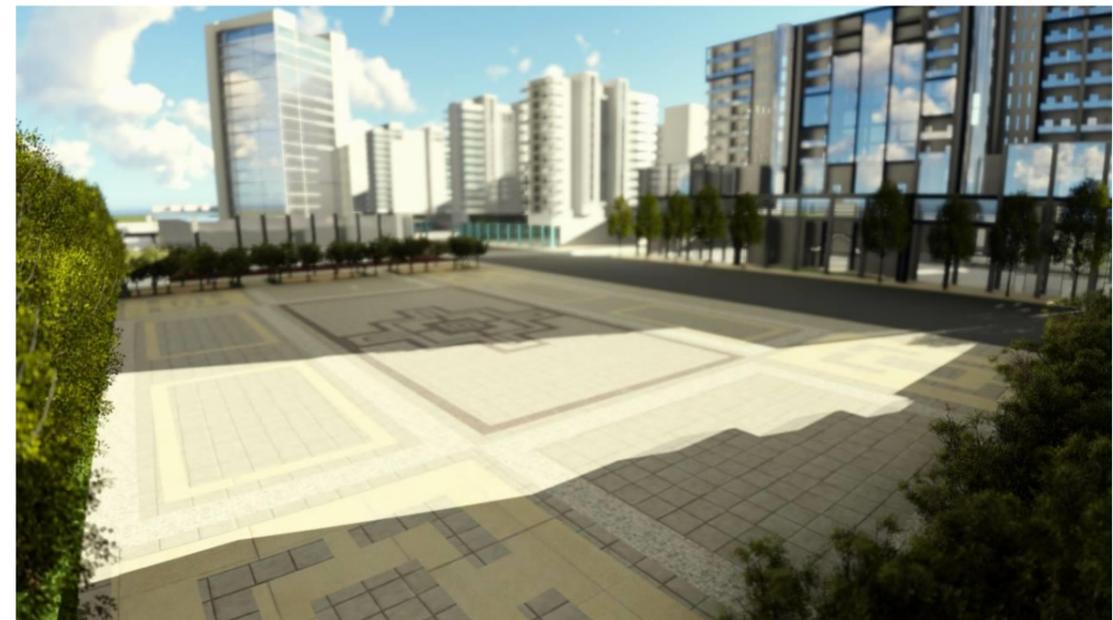


Figure 3-78 vue 3D de la façade principale et de l'esplanade

**Conclusion**

Notre analyse nous a permis d'élaborer un plan d'aménagement qui s'intègre parfaitement au site, et qui profite des potentialités de la région.

Le projet architectural est une confirmation que la relation entre l'ilot et le projet est vérifié.

#### 4. CONCLUSION GENERAL\_:

Durant ce présent projet de fin d'étude ,il nous a été confié de traiter la question de l'insertion « des Annassers » dans la nouvelle centralité métropolitaine d'Alger ,pour cela une analyse détaillé du site et plusieurs réflexion ont eu lieu sur la thématique de nouvelle centralité, en adoptant les principes du renouvellement urbain, qui nous ont permis de structurer notre champs d'action, et d'éveiller l'intérêt de l'aménagement des villes portuaires.

Un travail de recherche a été accompli, et l'aboutissement de toutes les données s'est concrétisé par un aménagement urbain, et vérifié par un projet architectural, comme solution à la problématique posé.

Notre intervention nous a permis de prendre conscience et d'aboutir un projet bien réfléchi en relevant tous les éléments physiques et naturels présent sur site, et en prenant connaissance de l' histoire, afin de les interprétés en un projet propres au site .

## BIBLIOGRAPHIE:

### Liste des ouvrages

- Farid Hirech, *Petits paradis D'ALGER*, Alger, ed : les alternatives urbaine.
- Saidouni Mouaouia, *éléments d'introduction à l'urbanisme, 2015 Histoire, méthodologie, règlementation*, Alger, Ed : Casbah Edition, 2010.
- Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, *Forme urbaine de l'ilot a la barre*, Alger, Ed : BARZAKH, 2009
- Philippe Clargeau, Nathalie Blanc, *Trames vertes urbaines de la recherche scientifique au projet urbain, Paris, ed :Le monitor,2013*
- D.Cherfaoui, *Espace publique, Le guide prescriptor, Premier guide Algerien de prescriptions Batiment*, Alger, ed :les alternatives urbaines,2011
- Tahar Baouni, *voirie et réseaux urbains divers, Premier guide Algerien de prescriptions Batiment,Alger,France,ed :les alternatives urbaines,2011*
- Regis Bourrier, Bechir Selmi, *pratique des VRD et aménagement urbain, voiries et reseaux durable,le monitor 2011*
- Jacques Bossier, *Architectures + architectes contemporains*, Genève, ed : Aubanal, 2008.

### Liste des articles

- Anne Rene-Bazin, *Le renouvellement urbain dans les centres anciens, Évolution et pratique des outils juridiques*, In *Le renouvellement urbain dans les centres anciens*
- Francois Jalinot, *Marseille euro-méditerranéen ou comment réaménager un cœur de ville*, In séminaire entrepreneurs villes et territoires, 2007
- Rik Baeten, les acteurs du projet urbain, *voyage d'étude à Marseille*, les cahiers du SRDU N- 6, Avril 2008.
- Georgelin Jean. *Marseille, ville portuaire: d'hier à aujourd'hui*. In: Méditerranée, tome 73, 2-3-1991. Marseille et l'aire métropolitaine hier et aujourd'hui. pp. 97-101.
- LL.Dupont, *Innovation ville port*, In *séminaire Nouvelle activités économique dans l'environnement portuaire*, Seaint Brieuc, 4 février 2015
- Claude Prelorenzo, *Le retour de la ville portuaire*, *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 80 | 2010, mis en ligne le 15 décembre 2010, consulté le 29 août 2013. URL :
- Fédération Nationale des agences d'urbanisme, *Innovation ville-port pour des projet intègres villes-port*, Septembre 2011.
- Département du Puy-de-dôme - Guide de l'accessibilité, Fiche ERP : Etablissements comportant des locaux d'hébergement
- Tableau de classement des hôtels , Arrêté du 23 décembre 2009 fixant les normes et la procédure de classement des hôtels de tourisme)
- Tableau de classement des hôtels (Source : Arrêté du 23 décembre 2009 fixant les normes et la procédure de classement des hôtels de tourisme)
- revue vie de villes, *Hotel Safir (ex Aletti) vers la renaissance d'un bijou architectural*, In revue vie de villes,N\*23- fevrier 2016,p69

### Liste des mémoires

- Badache Halima, *l'espace publique entre conception et usage : cas des jardins publique de Biskra, mémoire de Magister, université Mohamed Khide, Biskra*
- RICHARD Florie, *PROJETS URBAINS DANS LES CENTRES HISTORIQUES PATRIMONIAUX : Quelle place est donnée au développement durable ? Le cas du centre historique de Cáceres (Espagne), mémoire de Magister, 2009*

- Min-ah Choi, *LINEARITE DES VILLES NOUVELLES DE SEOUL : une nouvelle centralité face à l'extension urbaine et au développement du réseau de transport*, mémoire pour l'obtention du diplôme de docteur de l'université de Paris 8, université de Paris8, vincienne-Saint- Denis 16 mai2007,